



Fiat Multipla 2002–04.

1. Kinesiska BYD ska bygga fabrik i Europa
2. Så ska Fisker charma kunderna
3. Fiskers anser att service för elbilar är onödig
4. Fisker ska öppna showroom i Stockholm
5. Ford kan stå inför stora nedskärningar i Europa
6. Fords elbil har 1,6 kilometer elkabel helt i onödan
7. Inget fel på bilen som tappade ratten
8. Honda visar ny bränslecell
9. Facelift på BMW X5 och X6
10. AC Schnitzer trimmar BMW M3 Touring
11. Nu kommer elbilen Nio EL7 som får dra 2000 kg på kroken
12. Årets bil har fått svenska priser
13. Så dyr blir Porsches 7-sitsiga elsuv
14. Volvo flyr EU och flyttar kanske tillverkning till USA
15. Bugatti Chiron Profilée såld för rekordsumma
16. Besiktning och skattebefrielse av veteranbilar
17. Försvinnande få köpte supersmarta Fiat Multipla

1. Kinesiska BYD ska bygga fabrik i Europa

Av Marcus Berggren 7 Februari, 2023.

Vi har tidigare rapporterat om hur BYD eventuellt hade planer på att köpa en fabrik av Ford i Europa. Nu har emellertid det kinesiska märket gått ut och (halvt) dementerat uppgifterna. Det rapporterar amerikanska Bloomberg.



Byd e3, elbilen med manuell växellåda.

Det har påståtts att diskussioner har förts om hur BYD skulle köpa Fords gamla fabrik i Saarlouis, Tyskland. Nu har emellertid en representant från BYD gått ut och sagt att så inte är fallet.

Det är Stella Li, ett av BYD:s högsta höns, som har sagt att det mest sannolika i stället är att märket bygger en egen fabrik i Europa.

Vill köra på egen hand

Stella berättade för amerikanska Bloomberg att märket inte har ställt in siktet på något särskilt märkes anläggning, i stället är det en fråga om att undersöka vad som passar bäst.

Det är en fråga om att antingen köpa en befintlig fabrik eller bygga ut en egen. BYD menar på att de undersöker alla tänkbara scenarion.





Ford Focus tillverkas på märkets fabrik i Saarlouis.

BYD torsatsar

Det som rapporterades var att Ford-toppar skulle åka till Kina för att diskutera en eventuell försäljning av Saarlouis-fabriken – där Ford Focus tillverkas – men nu verkar det alltså som att de planerna går i kras.

BYD satsar stenhårt på den europeiska marknaden och saluförs nu i Sverige, Tyskland, Norge, Frankrike, och Storbritannien.

Av den anledningen planerar kineserna på att expandera sin produktion till Europa och utforskar därför möjligheterna att öppna upp ett flertal fabriker nere på kontinenten.

BYD har även planer på att penetrera större delar av den asiatiska och sydamerikanska marknaden, utöver den europeiska.

Även i Sydamerika har diskussioner förts med Ford beträffande möjligheten att ta över en av märkets brasilianska fabriker.

Läs även: [Ford kanske säljer fabrik till kinesiska BYD.](#)

Läs även: [Så mycket tjänar Tesla på varje bil.](#)



Marcus Berggren

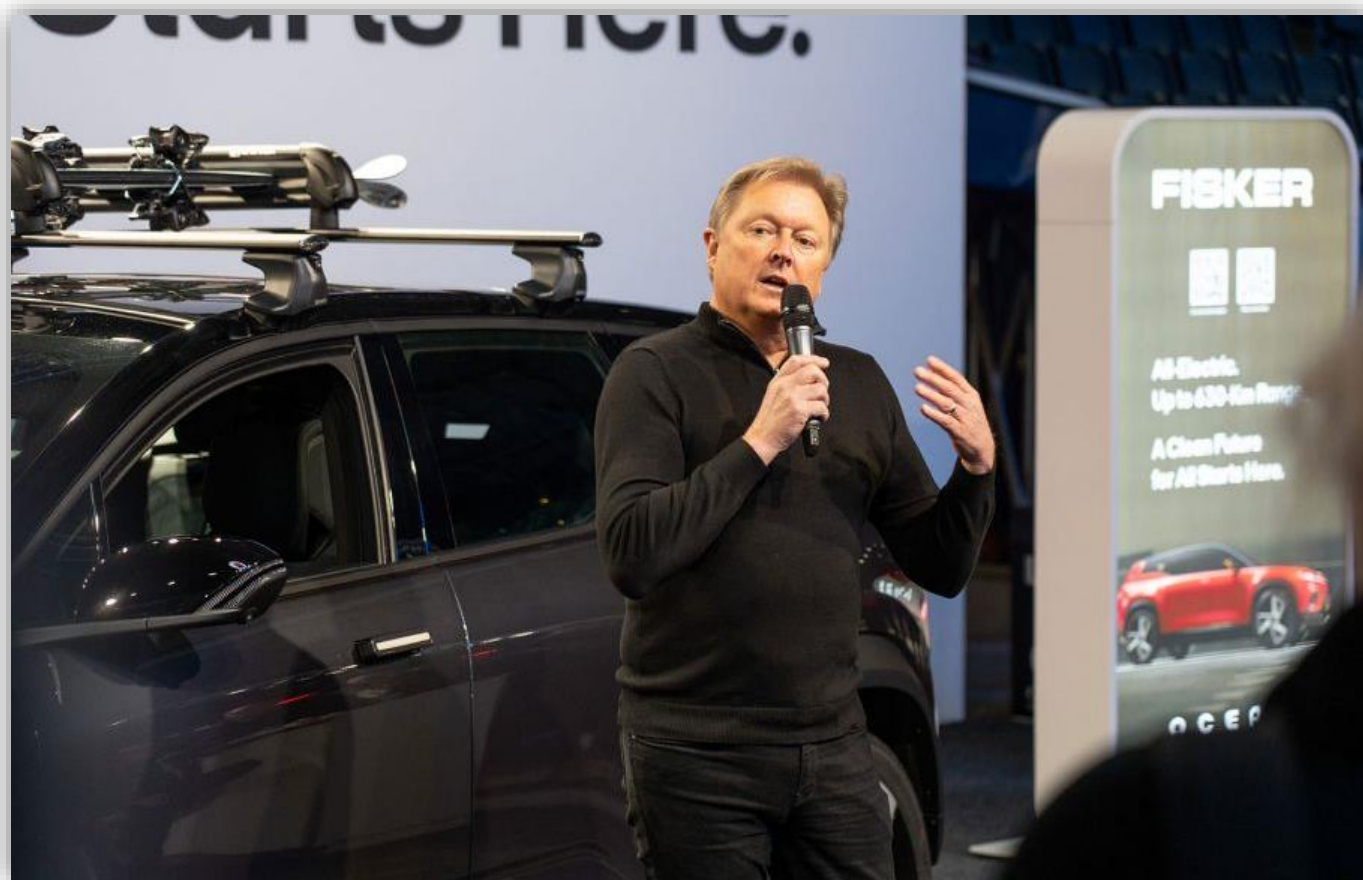
Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

2. Så ska Fisker charma kunderna: "Annorlunda mentalitet"

Publicerad 2023-02-06 kl 17:53 (uppdaterad 2023-02-07 kl 8:19).

Text Magnus Kvandal.

Den pånyttfödda elbillstillverkaren Fisker är Sverigeaktuell med debutmodellen Ocean. I helgen var både bilen och grundaren Henrik Fisker på plats i Stockholm, och Vi Bilägare fick en pratstund med den danska elbilspionjären.



Henrik Fisker presenterade SUV-modellen Ocean, som visades på svensk mark för första gången.

Amerikanska Fisker drog mycket uppmärksamhet till sig under den stora elbilsmässan Stockholm i helgen.

Företagets danska grundare och vd Henrik Fisker var själv på plats för att visa upp SUV-modellen Ocean, som efter år av förseningar nu är satt i produktion i Österrike. Hållbarhetstänk och lokal förankring är viktiga egenskaper för företaget, menar företagsledaren, som hoppas på att ta en stor marknadsandel i Sverige. De första kunderna får sina bilar levererade nu under våren.

– Produktionen är redan igång. Den här är från produktionslinan, säger Henrik Fisker och pekar mot bilen bredvid honom.



Gick i konkurs

Fisker var ett fenomen i elbilsvärlden redan för 15 år sedan. Företaget lanserade den udda, hybriddrivna **sportbilen Karma** år 2008, långt innan elbilar fick det fotfäste de har i dag. Bilen väckte stor uppståndelse då, innan den försvann lika plötsligt som den kom när företaget gick i konkurs fem år senare.

Medan tillgångarna köptes upp av ett kinesiskt företag lyckades Henrik Fisker efter år av rättsprocesser behålla rättigheterna till namnet, och började år 2016 på en ny kula med det nystartade, Kalifornienbaserade företaget Fisker Inc.

Men att bygga upp ett bilföretag från grunden två gånger tar mycket tid. Det har gått ytterligare sju år innan Fisker nu kan visa upp en färdig bil som är byggd i en riktig fabrik och som faktiskt går att köpa.

Under de 15 åren som har gått sedan världen först fick höra om den nytänkande och hållbarhetsmedvetna bildesignern från Själland har bilindustrin genomgått en enorm förändring. Elbilar har blivit mainstream, och Fisker Ocean är bara en av dussintals nya elbilsmodeller på mässgolvet i Friends Arena.

Fokus på hållbarhet

Henrik Fisker tror trots det att hans företag har något som de andra inte har. Deras Ocean har längre räckvidd än någon annan bil sin klass, hävdar han, och menar att finesser som solceller på taket, åtta öppningsbara rutor och en roterande infotainmentskärm med egenutvecklad mjukvara ska få bilen att sticka ut. Att det står just Fisker på bakluckan spelar också roll, menar vd:n.

– Vår mentalitet är annorlunda. Jag tror folk gillar idén av att köpa en bil från ett företag som känns bra för dem, som de kan associera med. De andra är bara här för att sälja lite bilar. Man vet inte var de tillverkas eller vad de är gjorda av, säger Henrik Fisker till Vi Bilägare på mässgolvet.



*Interiören är delvis byggd av återvunna material.
Den stora skärmen kan roteras till ett horisontellt läge.*

Just materialval och hållbarhet har varit en kätthäst för Fisker redan från början, och märket säger nu att de vill bygga världens mest hållbart tillverkade bilar. Interiören i Ocean har inslag av återvunna material, och till år 2027 är planen att bilarna med hjälp av klimatkompensering och annat ska bli helt klimatneutrala. Man försöker också eliminera giftigt lim från bilarnas interiörer, något som Henrik Fisker menar är ett problem i dag.

– Många bilar som kommer in från, eh, andra länder, de har mycket konstigt lim i sig. De bilarna vill man inte sitta i, säger han och skrattar.

Han gör ett stort nummer av att Ocean produceras lokalt i Europa. Bilen skruvas ihop av kontraktstillverkaren Magna Steyr i Österrike, som bland annat också bygger Mercedes G-klass. Batterierna, däremot, är skeppas in från Kina. De kommer från CATL, den största batteritillverkaren i världen.

– De bygger en fabrik i Europa men den är inte färdig ännu, säger Henrik Fisker.

Vill konkurrera

Trots alla löften om räckvidd och hållbarhet har Fisker satt sina priser relativt lågt. Den välutrustade lanseringsversionen Ocean One begär man 755000 kronor för, men den som nöjer sig med framhjulsdrift, ett mindre batteri och en WLTP-räckvidd på 44 mil kan i stället välja instegsvarianten Sport för 450000 kronor – betydligt mindre än vad många jämförbara bilar kostar.

Det är dock de dyraste varianterna som prioriteras när produktionen nu ska trappas upp i fabriken. Det innebär att väntetiden kan bli lång – 63000 bilar är redan reserverade, betydligt fler än de 40000 exemplar som Fisker planerar att bygga i år.



Bland de 63 000 reservationerna är 500 från Sverige. Det är en siffra som Henrik Fisker hoppas ska växa i takt med att företaget etablerar sig här i landet.

– Vi vill ta en stor marknadsandel i Sverige. Just nu leder Norge och Danmark, jag tror var och en av dem har över 2000 reservationer. Men de har också gått över till eldrift snabbare. Sverige ligger lite efter resten av Skandinavien när det gäller elbilar i allmänhet, men vi ser att det händer saker här också, säger han.

Sågar servicekrav

Service och reparationer kommer den stora kedjan Mekonomen att ta hand om – i den mån det behövs. Fisker kommer däremot inte kräva någon regelbunden service för att garantin ska gälla. Att **många andra biltillverkare gör det**, trots att elbilar i stort sett är servicefria, bottnar enligt Henrik Fisker i girighet snarare än i tekniska orsaker.

– Det är bara för att de vill tjäna pengar, och för att deras återförsäljare behöver intäkter. De är vana vid att tjäna pengar på en bil varje 1000 mil. Men elbilar behöver inte regelbunden service, med dagens uppkopplade bilar kan man se allt och meddela kunderna om något behöver göras, säger han.

Läs också:



Fisker Ocean ska säljas i Sverige – här är priserna

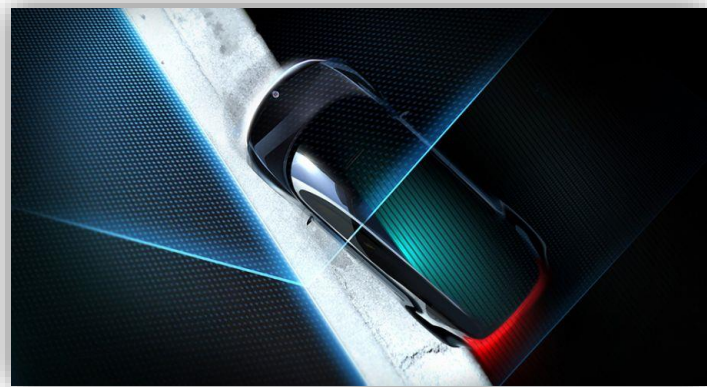
MER FRÅN VI BILÄGARE:



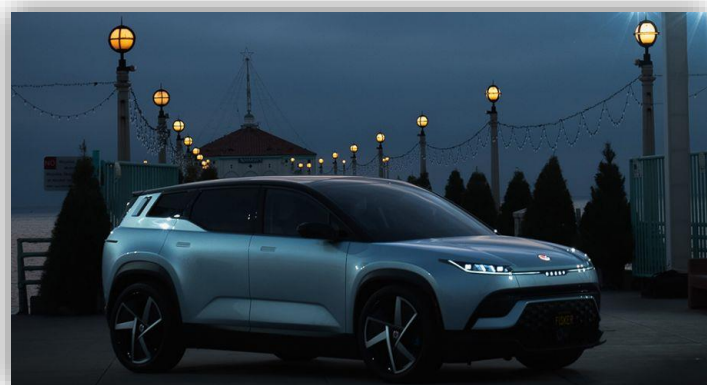
Här är nya tekniken i Plaid-modellerna



Provkörning: Fisker Karma (2011)



Fisker gör elbil med mobiltillverkare



Nya elbilens finurliga lösningar

3. Fiskers attack: Service för elbilar onödigt – görs bara för pengar

PUBLICERAT 07/02/2023 AV MATHS NILSSON.

De traditionella biltillverkarna tar betalt för service av elbilar av ren girighet – för elbilar behöver inte vanlig service. Det utspelet gör grundaren till Fisker under elbilmässan i Stockholm. – Det är bara för att de vill tjäna pengar, och för att deras återförsäljare behöver intäkter, säger Henrik Fisker till [Vi Bilägare](#).



Under den gångna helgen avhölls elbilmässan E-car Expo i Stockholm och slog rekord med 17 000 besökare. Ett av dragplåstren var Henrik Fisker som grundat elbilmärket Fisker. Fisker Ocean ska nu lanseras i Sverige och 500 svenskar har redan reserverat elbilen som kostar från 450 000 kronor. Produktionen är redan igång i Österrike och totalt finns 63 000 reservationer.

Tesla har redan infört frihet från service hos sina elbilar, något som sparar stora pengar för ägarna. Fisker har anammat samma modell utan krav på service hos verkstad och grundaren Henrik Fisker hävdar att elbilar inte har något servicebehov. Traditionella bilmärken kräver istället service av girighet.

Fisker Ocean har nu börjat tillverkas i Österrike, och de första bilarna kommer att levereras i år.

– Det är bara för att de vill tjäna pengar, och för att deras återförsäljare behöver intäkter. De är vana vid att tjäna pengar på en bil varje 1 000 mil. Men elbilar behöver inte regelbunden service, med dagens uppkopplade bilar kan man se allt och meddela kunderna om något behöver göras, säger Henrik Fisker till [Vi Bilägare](#).



Maths Nilsson



4. Fisker ska öppna showroom i Stockholm

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2023-02-08.

I helgen blev det en sorts Sverigepremiär för Fisker Ocean när den amerikanska biltillverkaren för första gången visade upp den nya elbilen på eCarExpo i Stockholm.



Grundaren Henrik Fisker talar på eCarExpo.

Fisker Ocean är en på många sätt unik och annorlunda SUV som ska erbjuda upp till 630 kilometer i räckvidd.

Lanseringsversionen Fisker Ocean Extreme kostar i Sverige från 755000 kronor. På sikt kommer också en instegsmodell som ska kosta från 450000 kronor. Målet är att bygga världens mest hållbara SUV med återvunna och etiska material.

De första svenska leveranserna väntas komma igång snart. Dessutom ska man etablera sig ytterligare genom att öppna visningslokaler runtom i Europa. Fisker har valt att kalla dessa för "Center+" och "Lounges" och det första ska öppna i Stockholm under första halvan av detta året. Mer specifikt än så går inte Fisker in på idag.

Den svenska och skandinaviska marknaden är viktiga för Fisker då intresset för modellen har varit stort: – Vi är mycket glada över att för första gången kunna visa upp den helelektriska Fisker Ocean i Stockholm. Med mer än 4500 bokningsinnehavare är Skandinavien en viktig region för Fisker i Europa. Det är fantastiskt att se en sådan positiv respons på den helt elektriska Fisker Ocean från framtida kunder och media, sa Henrik Fisker, VD i samband med premiären i helgen.



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.](#)

Teknikens Värld

5. Ford kan stå inför stora nedskärningar i Europa

PUBLICERAD: 07 FEB 2023, KL 08:29 AV LINUS PRÖJTZ.

Totalt kan 3200 tjänster beröras av kommande uppsägningar vid Fords tillverkningsanläggningar i Europa. Men det verkar inte beröra de som faktiskt tillverkar bilarna.



Ford stöper om sin produktportfölj mot eldrift och lägger samtidigt ner tidigare storsäljare som **Ford Fiesta**. Planen för framtiden är tydlig, men än så länge drabbas märket, liksom många andra, av leverensproblem. Resultatet för 2022 landade lägre än budgeterat samt lägre än marknadens förväntningar, något som irriterar Ford vd Jim Farley.

– Vi borde ha lyckats mycket bättre förra året. Vi lät cirka 2 miljarder dollar i vinster ligga kvar på bordet som vi borde ha tagit hem, men vi kommer att rätta till det med förbättrat utförande och prestanda, meddelar Jim Farley via ett pressmedelande från Ford.

I en artikel i **Automotive News** utvecklar Farley sitt missnöje inför nuläget och ger samtidigt en känga till företagets ledning som enligt honom måste arbeta bättre. Dessutom måste Ford bestämma sig för hur många anställda de ska ha kvar i Europa. Sent i januari i år framgick det att Ford avser hålla samtal med fackliga representanter inför framtida nedskärningar vid främst fabrikerna i Köln, som nu konverteras för att tillverka främst elbilar, samt Saarloius, där Focus ska sluta tillverkas. Enligt **Automotive News** kan i värsta fall 2 500 tjänster inom produktutveckling samt ytterligare 700 administrativa tjänster beröras av neddragningar. Inget är bestämt ännu, men Ford har adresserat att beslut i frågan måste tas inom en snar framtid.

Trots de ekonomiska bakslagen kommer delar av vinsten som Ford gjorde 2022 att fördelas till de runt 56000 anställda som är fackligt anslutna i United Auto Workers. Beloppet landar på \$9176 enligt Automotive News, vilket motsvarar ungefär 95000 kronor med dagens dollarkurs.



Linus Pröjtz

6. Fords elbil har 1,6 kilometer elkabel – helt i onödan

Publicerad 2023-02-08 kl 8:11.

Text Erik Söderholm.

Chefen för Ford var ovanligt öppen om företagets elbilsutmaningar i en intervju med investerare.



Fordchefen Jim Farley erkänner att det finns lönsamhetsproblem med elbilen Mustang Mach-e, men är övertygad om att försäljningsmålet går att nå.

Att öka intäkterna för biltillverkarna handlar inte bara om att sälja fler bilar – det handlar minst lika mycket om att kapa kostnader.

Men det är inte alltid så enkelt för de stora biljättarna. Fordchefen Jim Farley var ovanligt öppen om problemen i ett konferenssamtal med investerare förra veckan.

– Vi visste inte att våra kabelhärvor i Mustang Mach-e var 1,6 kilometer längre än de behövde vara. Vi visste inte att det är över 30 kilo tyngre och att det kostar 3000 kronor extra för batteriet, sa han enligt [CNN](#).

Jim Farley uppger att kabelmissen är ett exempel på hur Ford ”lämnat omkring 21 miljarder kronor i vinst på bordet” och att nästa generation elbilar blir betydligt effektivare att bygga. I somras kom besked från Ford om att Mustang Mach-e **inte längre var lönsam**, men trots det ska **priserna nu sänkas**.

”Hårt arbete”

Fyra av tio bilar som Ford säljer 2030 ska vara eldrivna. Hittills har märket fått mest uppmärksamhet för Mustang Mach-e, men framöver behövs betydligt fler modeller för att klara målet.

Jim Farley är fortfarande övertygad om att målet går att nå.

– Även om det går framåt är det hårt arbete. Som med alla omställningar i den här storleken går vissa delar snabbare än jag förväntat mig, och andra delar går långsammare.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Ford: Vi går back på varje såld Mustang Mach-E



9 nya elbilar till Europa 2024



Osäker framtid för Fords stilbildande modell



Ford Mustang Mach-E blir billigare – även i Sverige



Här är nyheterna i Fords uppdaterade elbil

7. Tesla: Inget fel på bilen som tappade ratten

Publicerad 2023-02-09 kl 10:04 (uppdaterad 2023-02-09 kl 12:49). Text Erik Söderholm

Ägaren fick plötsligt ratten i händerna på motorvägen men det räknas inte som någon defekt, enligt Tesla. Trots det får ägaren häva köpet som "goodwill".



I januari råkade en amerikansk Teslaägare ut för en obehaglig överraskning i sin Model Y, när **ratten plötsligt lossnade**. Som tur var kunde mannen bromsa bilen utan att orsaka en olycka.

Efter att bilen togs in till Teslas verkstad kom en räkning på över 1 100 kronor till ägaren. Han riktade skarp kritik mot Elon Musk på Twitter, där han också krävde att häva köpet.

"Är jag ansvarig för fabrikationsfel? Det har inte ens gått en vecka och har fått en räkning efter konstruktionsfel på ratten. Är det inte företagets ansvar att fixa det?", skrev han.

"De borde utreda detta och se till att det de gjort fel inte händer igen"

Ägaren uppgav också i en intervju med en **lokal nyhetssajt** att han och hans familj inte känner sig säkra i bilen.

– De borde utreda detta och se till att det de gjort fel inte händer igen.

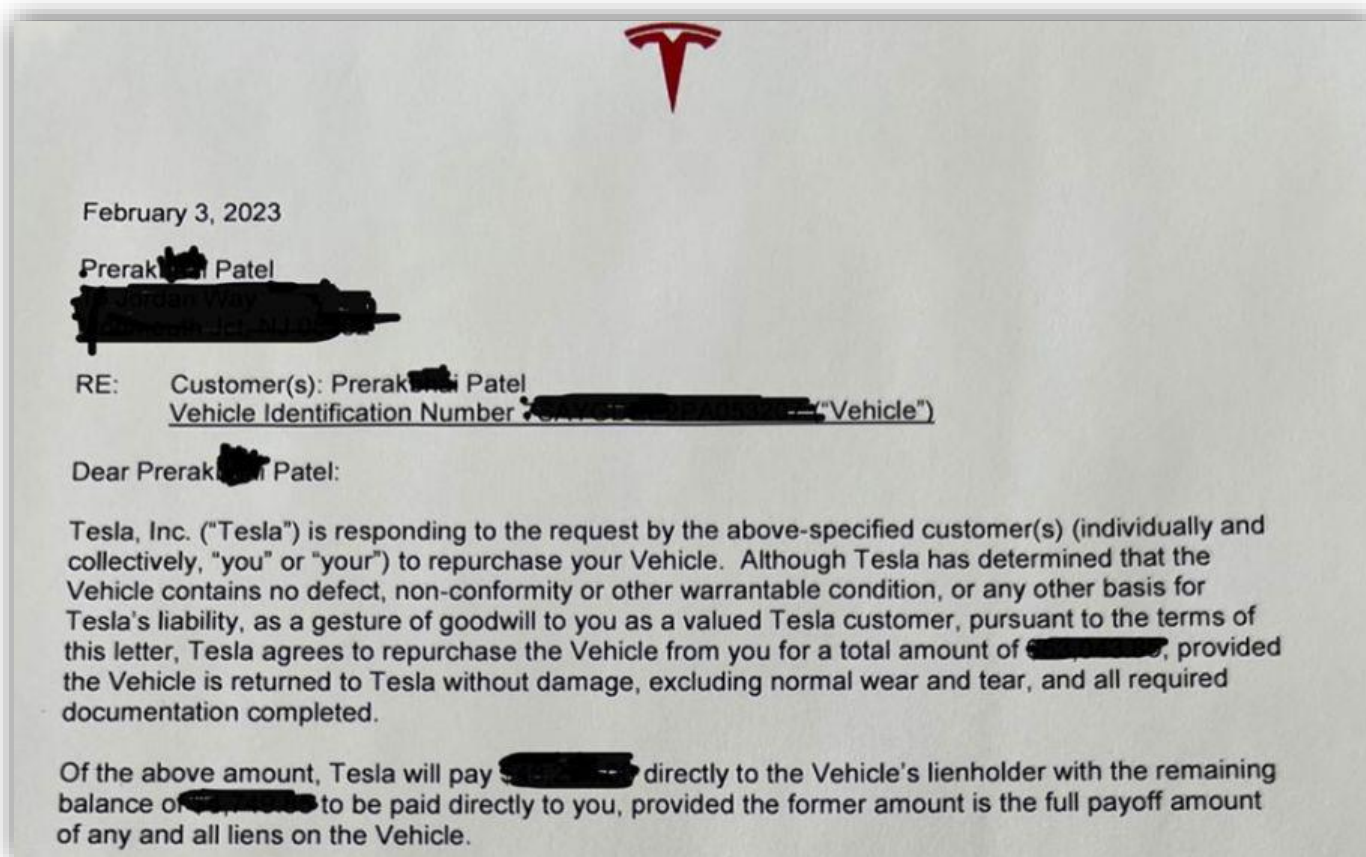
Fakturan annullerades, och nu ger Tesla också efter för ägarens krav att få häva köpet. Bilen får lämnas tillbaka, bekräftar Tesla i ett brev, och ägaren får tillbaka pengarna minus avdrag för eventuella skador och slitage.

Tesla håller dock kvar vid inställningen att det egentligen inte är något fel på bilen och att Tesla inte är skyldiga att häva köpet – det görs som "goodwill" till ägaren.

"Tesla har beslutat att bilen inte har någon defekt, avvikelser eller något annat tillstånd som ger rätt till garanti eller någon annan grund för Teslas ansvar", skriver företaget i brevet, som alltså även gör klart att bilen får lämnas tillbaka "som en goodwillgest".



Den amerikanska Teslaägaren som fick ratten i händerna när han körde på motorvägen får häva köpet. Bilen var bara några dagar gammal när ratten plötsligt lossnade.



Att ratten lossnat är inget garantiärende, skriver Tesla i brevet – men går ändå med på att häva köpet som en "goodwillgest".

Vi Bilägare har publicerat bilderna från händelsen efter kontakt med bilägaren Prerak Patel.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Körde på motorvägen – då lossnade ratten



Teslas nya ratt väcker känslor – men blir inte förbjuden



Skrämmande felet i nya Teslan: Glastaket flög av

8. Honda visar ny bränslecell: ”Kommer spela en viktig roll”

Publicerad 2023-02-07 kl 5:30. Text Erik Söderholm.

Honda tror på både batterieldrift och bränsleceller i framtidens elbilar.



Förra året presenterade Honda planer på att lansera en **vätgasdriven version av populära suven CR-V**. Nu kommer fler detaljer om den nya modellen.

Själva bränslecellen har utvecklats tillsammans med General Motors och ska bara kosta en tredjedel så mycket som drivlinan i Hondas tidigare bränslecellsbil Clarity som lanserades 2016. Dessutom ska systemet vara mer hållbart, fungera bättre i kallt väder och starta betydligt snabbare.

Honda CR-V med vätgasdrift ska säljas i USA och Japan, men det är inte uteslutet att modellen även ska säljas i Europa.



Hondas nya bränslecell är utvecklad tillsammans med GM.

Honda ska bara sälja elbilar 2040, men då handlar det om både batterielbilar och vätgasbilar. De flesta andra stora biltillverkare skippar vätgasbilarna och satsar helt på batterielbilar.

Men företagets chefer är övertygade om att det finns en framtid för vätgasdrivna personbilar.

– Vätgas kommer spela en särskilt viktig roll för att uppnå koldioxidneutralitet. Med det här systemet har vi siktat på att sänka kostnaderna och förbättra hållbarheten vid låga temperaturer, sa Hondachefen Shinji Aoyama i samband med att tekniken visades upp.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Honda satsar på laddhybrid med vätgasdrift



Rekordet: Vätgasbilen kör 89 mil på en tank



Honda ska sluta sälja förbränningsbilar utan hybridteknik



9. Facelift på BMW X5 och X6 – med alla svenska priser

Av redaktören @bytbil 2023-02-09.

Flera tekniska uppdateringar.



BMW X6 och X5 får uppdateringar.

BMW X5 får en rätt rejäl uppdatering. Det nalkas ny design och teknik, plus att den nya plug-in hybriden får mer kraft och längre räckvidd. Även BMW X6 får en liknande uppdatering.

2018 var året när senaste generationen BMW X5 nådde marknaden. Nu uppdateras modellen på flera olika plan.

Om vi börjar invändigt är den stora förändringen att den böjda skärmen, som känns igen från exempelvis BMW iX och nya X7, tar plats och utgör grunden för interiören. Även det nya infotainmentsystemet BMW iDrive 8 implementeras. Den klassiska växelspaken har också ersatts av en mindre omkopplare.

På utsidan lägger man märke till en skarp design med X-line-element på stötfångarna, smala frontljuskonturer och en pilformad design på halvljusen.

0-100 på 4,8 sekunder

Hela drivlinan har uppdaterats i nya BMW X5 xDrive50e. Plug-in hybridens totala motoreffekt ökar med 96 hästkrafter jämfört med föregångaren xDrive45e. Den landar nu på 490 hästkrafter och vridmomentet ligger på 700 Nm.

0-100 km/h görs på 4,8 sekunder i nya X5 xDrive50, den elektriska toppfarten lyder 140km/h och i hybridläge kan man nå 250 km/h.

Batteriets kapacitet har samtidigt höjts med nästan 25 procent, till 24,7 kWh, och laddsystemet har uppdaterats till det dubbla, med AC-laddning på 7,4 kW. På 4,5 timmar ska batteriet kunna fulladdas från noll.

Den nya elektriska räckvidden enligt WLTP är 94-110 kilometer beroende på specifikation och utrustning.



Modellerna och priserna

BMW X6 har fått en liknande uppdatering. Den stora skillnaden är nu att X6 kommer med M-Sport paket som standardutrustning.

Den nya BMW X5- och X6-modellerna ska börja produceras från april men går att beställa hos svenska återförsäljare redan nu.

Så här ser modellutbudet och priserna ut:

Modell	Motor	Pris
BMW X5 xDrive50e	Plug-in hybrid, 490 hk	995.000kr
BMW X5 xDrive40i	Bensin, 380 hk	869.000kr
BMW X5 M60i xDrive	Bensin, 530 hk	1.045.000kr
BMW X5 xDrive30d	Diesel, 286 hk	840.000kr
BMW X6 xDrive40i M Sport	Bensin, 380 hk	941.000kr
BMW X6 M60i xDrive	Bensin, 530 hk	1.082.000kr
BMW X6 xDrive30d M Sport	Diesel, 286 hk	912.000kr





Relaterade artiklar:



Världspremiär för nya BMW X7 – Så mycket kostar den



BMW 4-serie uppdateras med LED



10. AC Schnitzer trimmar BMW M3 Touring

Av Mikael Johnsson, Publicerad 2023-02-06, 16:49.

Knappt har BMW släppt kombiversionen av M3 – M3 Touring – förrän tunern AC Schnitzer har sin trimmade version klar. Motoroptimeringen erbjuds i två steg: 590 eller 610 hästkrafter.



Med nya avagspipor på plats finns en tillhörande diffusor i kolfiber också.

Mycket vill ha mer. Dagens **BMW M3 Competition** är den starkaste genom tiderna och säljs nu **för första gången även som Touring**. Men för den som inte tycker att originalets 510 hästkrafter räcker står det hjälpsamma firmor på rad.

En med äldre anor än de flesta är AC Schnitzer från den tyska staden Aachen – därav "AC" i namnet.





Som "Steg 1" erbjuder de en trimbox till motorn varpå motoreffekten i M3 Competition sedan eller Touring stiger från 510 till 590 hästkrafter. Ett diagram över vridmoment- och effektkurvor visar att det här inte är fråga om att som förr tappa kraft på lägre varvtal för att få igen det senare.

Nej, kurvan följer originalet upp till 3100 r/min för att där kliva upp ett trappsteg hela vägen fram till rödmarkeringen. Toppeffekten nås vid 6500 r/min alltså 250 varv senare än original. Maximalt vridmoment stiger med 100 newtonmeter.

Men företaget erbjuder mer hårdvara än så. Till exempel en ny slutljuddämpare i rostfritt stål med fyra grova, kolfiberklädda avgaspipor. Denna dels säljs separat men i kombination med motoroptimeringen ovan fås 20 hästkrafter extra och landar på 610 hästkrafter ("Steg 2").

Då kommer kraftökningen redan från cirka 2800 varv och toppeffekten tas återigen ut vid 6500 r/min. Maximalt vridmoment ligger fortfarande på 750 newtonmeter. Förstås: Ett extra sportigt ljud som tilltalar entusiaster av trimmade bilar utlovas.

Är du inte helt nöjd med BMW:s chassikalibrering av bilen har AC Schnitzer två förslag och de säger sig på detta område arbeta med devisen "hellre snabb än hård". Bibehållen, lätt understyrning men högre kurvastigheter är andra utfästelser.

Dels finns ett simplare fjäderkit som lite överraskande endast består av två framfjädrar som får framvagnen närmare asfalten. Här behålls originalfjädrarna bak!

Den andra varianten heter "AC Schnitzer RS coilover suspension" vilket innebär att både originalbilens fjädrar och adaptiva dämpare tas bort. Schnitzers variant gör bilen steglöst ställbar i höjd medan stötdämparna har manuell justering av kompressionsdämpning (hög-fart/lågfart) och returdämpning.





Originalbilen rullar på mindre fram- än bakfälgar men AC Schnitzer har en smidd fälg i två utföranden som gör att 10 x 20 tum istället gäller runt om. Det betyder att däckdimensionen bak, 285/30R20, hoppar fram medan bakaxeln får ökad bredd: 295/30R20.



AC Schnitzer har en egen ratt – men går ej att kombinera med bland annat rattvärme och vissa självkörningsfunktioner. De större växlingspaddlarna går dock att köpa separat.

För karossen finns åtskilliga utsmyckningar och takvingen ska enligt uppgift öka marktrycket i 200 km/h med 20 kilo.

Emblemen som syns på bakstammen säljs också och har man monterat det mesta av ovan nämnda kan väl bilen vara värd detta. Beteckningen "S3 Sport" är ingalunda ny utan går tillbaka ända till AC Schnitzers version av **BMW M3 E30** på 80-talet.



Mikael Johansson



11. Nu kommer elbilen Nio EL7 som får dra 2 000 kg på kroken

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2023-02-10.

Kinesiska elbilstillverkaren Nio blev i höstas in i Sverige. Först ut var den eldrivna premiumsedanen Nio ET7.



Nu startar Nio också leveranserna av nästa modell, suven Nio EL7. De första bilarna levereras nu i mitten av februari.

Bland höjdpunkterna är en dragkapacitet på hela 2000 kilo. Därmed placerar sig Nio högt upp i listan [på elbilar med hög dragvikt](#). Endast Tesla Model X (2250 kg) och BMW iX (2500 kg) erbjuder en högre vikt.

– Med sin höga tekniknivå, goda utrymmen, 2000 kilos dragvikt och förstklassig design och finish är nya NIO EL7 den helelektriska suven som Sverige har väntat på, säger Mattias Lundgren, vd för NIO Sverige.

Nio fortsätter att erbjuda sina bilmodeller med ett alternativ av flexibla prenumerationer och köpalternativ. Grundpriset för Nio EL7 startar på 839000 kronor. Därtill kan man antingen välja att köpa ett batteri eller leasa det för att få tillgång till märkets batteriutbytesstationer. Det går också att prenumera på hela bilen.

Storlek	Köpa batteri	Hyra batteri
Long (100 kWh)	240 000 kronor	2 999kr/mån
Standard (75 kWh)	130 000 kronor	1 799kr/mån

Nio EL7 med det lilla batteriet på 75 kWh har en räckvidd på 391 kilometer. Med det stora batteriet på 100 kWh blir räckvidden 509 kilometer. Den är utrustad med en motor på 480 kW (640 hk), är fyrhjulsdreven och klarar 0-100 km/h på 3,8 sekunder.



Interiört vill Nio förmedla en känsla av vardagsrum med omsorgsfullt utvalda designinslag. En hjulbas på 2 960 mm säkerställer en rymlig kupé med gott om utrymme. Bagageutrymmet lastar 685 liter.



Bonusvideo:

Nio ser också annorlunda på långresor. Som ett alternativ till snabbbladdning erbjuder man också ett betydligt snabbare batteribyte. Det gör det möjligt att byta batteriet på fem minuter. Kolla in när jag provkör syskonmodellen Nio ET7 och byter batteri halvvägs på min resa från Göteborg till Stockholm: <https://youtu.be/00Zv8Xt0uo0>. Du kan också läsa om [min provkörning av sedanen Nio ET7 här](#).



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](#).



12. "Årets bil" har fått svenska priser

Av redaktören @bytbil 2023-02-07.

Lanseras i tre olika versioner.



Jeep Avenger är amerikanaren som är speciellt framtagen för Europa. Och väl i Europa har den prisats som Årets bil. Nu har de svenska priserna presenterats och de börjar på 459 900 kronor.

I början av januari stod det klart att Jeep Avenger **utsetts till Årets Bil 2023 i Europa.**

Elbilen slog bland annat Volkswagen ID. Buzz, Nissan Ariya och Kia Niro för att kamma hem det prestigefyllda priset.

Avenger är specialanpassad för Europa och kommer inte ens att säljas på den amerikanska hemmamarknaden (den anses för liten). Men i Sverige ska den förstås säljas. Och nu är prislistan presenterad.

Longitude, Altitude och Summit

Insteget, i form av versionen Longitude, har ett startpris på 459900 kronor. De högre utrustningsnivåerna heter Altitude och Summit. De ger bland annat fler designdetaljer, större hjul och andra funktioner för bekvämlighet och förarassistans och har lanseringspriser på 484900 respektive 509900 kronor.

Dock gäller en och samma drivlina för samtliga versioner. Det är en elmotor på 114 kW (156 hästkrafter) som skickar sin kraft till framhjulen och ett batteri på 54 kWh som ska ge en räckvidd på upp till 40 mil.

Batteriet ska kunna laddas från 20 till 80 procent på 24 minuter tack vare snabbladdning med upp till 100 kW.

Leverans i augusti

Det går nu att anmäla sitt intresse för Jeep Avenger. De första bilarna beräknas sedan att levereras i augusti.

Och fler eldrivna leveranser från Jeep är sedan att vänta.

Det är sagt att fyra batterielektriska bilar från Jeep ska ha lanserats år 2025.

Relaterade artiklar:



Jeep Avenger utsedd till Årets bil



Årets bil – här är finalisterna



Bytbil provkör Årets bil i Europa – Kia EV6



13. Så dyr blir Porsches 7-sitsiga elsuv

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2023-02-08, 09:55.

Supersuven kommer att ha den senaste tekniken och ska ladda extremt snabbt.



Så här tror vår illustratör att Porsches sju-sitsiga elsuv kan komma att se ut.

Vi har tidigare skrivit om att Porsche ska lansera elektriska versioner av sina suvar **Macan** och **Cayenne**. Den förstnämnda **testkörs just nu i norra Sverige**.

Utöver dessa två ska Porsche även lansera **en ännu större sju-sitsig suv** som ska bjuda på den senaste tekniken. Bilen byggs på en vidareutvecklad version av PPE-plattformen som bland annat används för el-Macan och **Audi A6 e-tron**. Projektnamnet är "K1".

Brittiska Autocar uppger att K1 kommer komma ut på marknaden 2027 och blir då Porsches femte helt eldrivna bil i modellprogrammet.

Tekniknivån ska vara hög med 920 volts systemspänning istället för **mer konventionella 800 volt**, bland annat för att ge snabbare laddning. Troligen blir den maximala laddeffekten över 300 kW. Ett batteri större än 100 kWh ska ge en räckvidd på cirka 70 mil.

Enligt Autocar hamnar grundpriset på samma nivå som Porsches dyraste suv i dag, **Cayenne Turbo GT**, det vill säga drygt 2,1 miljoner kronor. Toppmodellen tros hamna på 2,7 miljoner.



Förnuft & Känsla hoppar med skrytbilen Porsche Cayenne Turbo GT



Porsche avslöjar mer om el-Macan – ny plattform och 600 hk



Förnuft & Känsla: Porsche 911 Turbo S vs Taycan Turbo S.



Magnus Fröderberg

14. Volvo flyr EU – kanske flyttar tillverkning till USA

Av Marcus Berggren.

7 Februari, 2023.

Volvo Lastvagnar kan komma att öppna sin första fabrik för ellastbilar i USA, i stället för i Europa. Anledningen sägs vara subventioner som har presenterats av den amerikanska staten. Det [rapporterar amerikanska Bloomberg](#).



Volvo Trucks är ett av de svenska företag som tillverkar helelektriska lastbilar.

Det handlar om det som kallas för [Inflation Reduction Act \(IRA\)](#), alltså inflationsminskningslagen, som med hjälp av 5,3 biljoner kronor (5 300 000 000 000 kronor) samt skattesänkningar ämnar öka användandet av mer hållbar energi samt en rad andra icke-bilrelaterade ändamål.

Gynnar biltillverkningen

För bilindustrin innebär det att det blir mer lönsamt med inhemsk tillverkning av elektriska fordon, något som Volvo Lastvagnar kan komma att ta vara på.

Bidens paket gör att efterfrågan på lastbilar med noll utsläpp kommer att öka markant i USA, enligt Volvo Lastvagnars VD, Martin Lundstedt.

Volvo är inte den enda tillverkaren som funderar på att flytta tillverkningen till USA, om inte EU kontrar med mer lockande subventioner.

Volvo Lastvagnar står inför mycket

Många tillverkare är i ett tidigt skede när det kommer till stora investeringar i nya fabriker och infrastruktur. Av den anledningen råder det mycket ovisshet kring var man beslutar sig för att investera.



Tillverkningen sker på samma lina som de fossila varianterna av Volvos lastvagnar.

IRA-paketet gör att USA framstår som väldigt attraktivt då efterfrågan kommer att öka där. Diskussioner förs även i EU för hur man på bästa sätt ska gynna den inhemska tillverkningen.

Fortsättningsvis innehåller paketet en subvention på batteritillverkningen – den amerikanska staten kan komma att stå för cirka 500 kronor per kilowattimme i produktionskostnad, något som gynnar tillverkare såväl som konsumenter.

30 procent av Volvo Lastvagnars försäljning äger rum i Nordamerika, något som gör det till en viktig marknad.

Att märket skulle börja med batteritillverkning är således inget konstigt, särskilt inte när det är det bästa för den ekonomiska kalkylen.

Läs även: [Egen batterifabrik för Volvo Lastvagnar.](#)

Läs även: [Volvo Lastvagnar skyldig staten 133 miljoner.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



15. Bugatti Chiron Profilée såld för rekordsumma

Av redaktören bytbil.com.

2023-02-04.

Budkriget slutade på 9 792 500 euro.



En specialversion av Bugatti Chiron, kallad Profilée, har gått under klubban i Paris. Världsrekordsumman som den unika bilen gick för chockar RM Sotheby's experter – som hade värderat den betydligt lägre.

– Försäljningssumman placerar denna bil ihop med de mest värdefulla Bugatti-bilarna från alla eror som någonsin sålts på auktion, säger en representant för firman.

Ja, ordet ”unik” används ofta för att beskriva speciella bilar. Men i det här fallet är det inte bara befogat, det är nästan så det blir i underkant.

För den bil som såldes via [RM Sotheby's auktion](#) i Paris tidigare i veckan är en sann ”one-of-a-kind”, som det sägs på engelska.

Den heter alltså Bugatti Chiron Profilée och bygger på specialversionen Chiron Pur Sport. Dock skiljer de sig åt på flera punkter.

Profilée har till exempel högre komfort med läder av högsta kvalitet, vilket var ett önskemål från kunderna, samt att den har en svepande, fast vinge och en kortare utväxling.

Har tillverkats i ett exemplar

Bugatti Chiron Profilée mäktar med 0-100 km/h på 2,3 sekunder, 0-200 km/h på 5,5 sekunder och 0-300 km/h på 12,4 sekunder. Bakom dessa siffror vrålar en 8,0-liters W16-motor som producerar 1500 hästkrafter och 1600 Nm.



Den är också 30 km/h snabbare än Pur Sport. Topparten i Profilée är begränsad till 380 km/h.

Bugatti hade en plan på att bygga flera upplagor av dessa Profilées. Men eftersom efterfrågan på Chiron tydligen var stark nog – och en tillverkning av Profilée skulle innebära att taket på 500 Chirons skulle slå över – valde fransmännen att stanna produktionen vid en förseriebil.

Med andra ord: Det finns bara en Bugatti Chiron Profilée tillverkad.

Budkrig uppstod

Vilket för oss till RM Sotheby's auktion för bilen, som avslutades nu den 1 februari i Paris. Auktionsfirmans representanter hade estimerat att den skulle gå för någonstans mellan 4,2 och 5,5 miljoner euro, alltså omkring 47 och 62 miljoner kronor.

Men intresset hos de förmögna samlarna var större än så. Auktionstiden fick förlängas då ett budkrig uppstod mellan folk på plats i Paris samtidigt som telefonerna gick varma och bud kom över internet.

Köparens identitet hemlig

Till slut landade det vinnande budet på 9792500 euro. Det vill säga strax norr om 111 miljoner kronor.

– Summan gör att denna unika Bugatti Chiron Profilée till den mest värdefulla nya bil som någonsin sålts på auktion, säger en av RM Sotheby's representanter enligt [Cardealer Magazine](#).

Vem som har köpt den? En anonym köpare, förstås. Och gissningsvis kommer vederbörandes identitet fortsatt hållas hemlig.

En del av intäkterna ska förresten gå till välgörande ändamål, enligt Bugatti.



Relaterade artiklar



Nya Bugatti Chiron: Lite bättre och dyrare



Bugatti Chiron Pur Sport flyger fram över banan



Bugatti Chiron Sport på Blocket



Slutet - därför lägger Bugatti ner hyperbilen Chiron

16. Besiktning och skattebefrielse av veteranbilar: Detta gäller

Publicerad 2023-01-25 12:00. Text Redaktionen.

Hur ser reglerna för besiktning och fordonsskatt ut för äldre bilar? Här reder vi ut begreppen.



Att besiktiga bilen kan vara både läskigt och spännande. Vissa är inte alls oroliga medan andra alltid är nervösa innan det är dags för bilen att granskas på besiktningen.

En av de vanligaste frågorna kring entusiastbilar, hobbybilar eller veteranbilar är när de ska besiktigas. I den här artikeln reder vi ut begreppen.

Huvudregeln är att alla personbilar som är registrerade och i trafik, och som har en totalvikt på högst 3500 kilo, ska besiktigas senast 14 månader efter den månad då den besiktigades tidigare. Det gäller dock inte helt nya bilar. De ska besiktigas första gången senast tre år efter registreringen och senast två år efter det första besiktningstillfället.

[Här kan du se en film från när vår elbil Mars II Electric förbereds för besiktning för första gången på över 40 år.](#)

Vad gäller för besiktning av veteranbilar?

Är bilen lite äldre gäller andra regler.

”30-årsregeln”

Personbilar som är mellan 30 och 49 år gamla ska besiktigas senast två år efter det senaste besiktningstillfället. Dessa fordon kallas av Transportstyrelsen för hobbyfordon. Det är bilens årsmodell som räknas så det spelar ingen roll när den är registrerad.

Den så kallade ”30-årsregeln” innebär alltså att den som har en lite äldre entusiastbil bara behöver besiktiga den vartannat år. Anledningen är att dessa fordon sällan används till vardags utan oftare ägs av noggranna entusiaster.

”50-årsregeln”

Personbilar som av årsmodell som är 50 år eller äldre behöver över huvud taget inte besiktigas.

Undantag görs om bilen används i yrkesmässig trafik.

För att besiktningsfrihet ska inträda måste bilen ha en godkänd besiktning när årsmodellen fyller 50 år. En bil från 1960 som stått stilla och inte besiktigats sedan dess behöver därmed besiktigas igen – och bli godkänd – för att regeln ska börja gälla.

Undantaget från besiktning för bilar som är äldre än 50 år är inget du behöver ansöka om – detta sköts automatiskt.

Vad ska jag tänka på inför besiktningen?

Det är en bra fråga, och det finns flera punkter som är bra att gå igenom innan det är besiktningsdags – särskilt om bilen stått stilla länge. [Läs gärna vår guide till hur du får igång en bil som stått i en lada!](#)

Vad gäller för fordonsskatt för veteranbilar?

Bilar som är äldre än 30 år och som inte används i yrkesmässig trafik är skattebefriade. Det innebär att ägaren inte behöver betala någon fordonsskatt.

[Missa inte vår artikel om när Ur-Saaben besiktigades inför Saabfestivalen – för första och sista gången.](#)

MER FRÅN KLASSIKER:



[Vi besiktigar Mustangen – efter 10 år i en lada.](#)



[Mars II Electric förbereds för första besiktningen på 44 år](#)



Ursaaben besiktigad – för första och sista gången



Besiktning med respekt



Besiktningfritt för 50-åringar!?



Nu är det klart: Besiktningfritt!

17. Försvinnande få köpte supersmarta Fiat Multipla.

Publicerad 2022-11-13 kl 6:30.

Text Calle Carlquist.

Fula bilmodeller är tacksamma och många! Då och då görs det listor på dem, listor som nästan alltid har givet innehåll och få överraskningar. Daimler SP250, Pontiac Aztek, SsangYong i stort sett alla modeller, Jeep Compass, Marcos Mantis, BMW XM där har du några i toppen av botten.



*Fin väghållning och klurig inredning
men trots det föll Fiat Multipla-försäljningen på knepigt utseende.*

Nu när den ena nya elbilen efter den andra ser ut som likadan frestas man att lägga flera av dem till listorna, men elbilarna är väl inte direkt fula – intetsägande snarare; badrumstvålar allihop. Ja, förutom några söndergrillade kinesiska skapelser förstås, skapelser vars namn man aldrig kan minnas i floden av nytt därifrån.

Somliga som diskuterar fula bilar går i två fällor, ibland i samma resonemang. Den första är att dra in dåliga bilar under samma hatt. Det är dumt. Det finns och har alltid funnits snygga bilar som är urdåliga och det finns fula bilar – fula enligt den allmänna konventionen – som är bättre än det mesta.

Den andra fällan är att många tror att designavdelningarna är dumma i huvudet när de ritat fula bilar. Det är avdelningarna sällan. En ful bil kan skapa nödvändig uppmärksamhet och nyfikenhet, särskilt på ett oetablerat märke (som SsangYong). Hur detta sedan förvaltas är en annan sak.

Och därmed är vi framme vid Fiat Multipla, generation två ska tilläggas. Femtiotalaren lämnar vi därhän och kastar oss rakt in i biltestet i Vi Bilägare 18/1999 där Marianne Sterner inte behövde tänka länge på textens inledning: ”– Usch vilken ful bil! Omgivningens kommentarer är inte nådiga mot den som kommer i en Fiat Multipla.”

Och det har ju nästan alla tyckt sedan dess. Ve den som försökt förfäktat en avvikande mening. Tyvärr fegade ju Fiat ur och ritade om den kontroversiella fronten efter ett par år. Då försvann spänsten och spänningen ur Multipla.

Sterner, som den goda journalist hon var, lämnade förstås snabbt utseendet därhän och benade detalj för detalj ut vad denna Fiat egentligen handlade om. Hon fann en nästan obegripligt smart och ändamålsenligt konstruerad bil som inom inte ens fyra meters karosslängd rymde sex åkande och massor av bagage. ”Multipla har formen av en lår. Kort, bred och hög”, skrev Sterner. Kupén var utformad med flexibilitet som motto, så fem av de sex stolarna var likadana och urljyftbara. Rymdkänslan beskrevs med en suverän liknelse:

”Att sitta ensam och köra Multipla känns i början som att trycka i ett hörn av en glasveranda.”

Rutorna ja. Genom den främre hade man suverän närsikt och tack vare att sidorutorna ”lutade utåt” föll varken regn eller snö in i bilen, samtidigt som man hade full koll på trottoarkanterna. Till det bidrog också ytterspeglarna modell elefantöron.

Bräder upp till 225 centimeters längd stuvades enkelt in och blev man törstig efter bravaden kunde Multipla utrustas med kylbox för några kalla läsk på platsen för en av stolarna.

Väghållningen fick massor av beröm, inte ens med hela manskapet och full last ombord vek sig Multipla en tum i paraderna genom undanmanövertestets hinder. I snö plöjde bilen fram ”som en pråm”.

»Känns i början som att trycka i ett hörn av en glasveranda.«

En så alldeles utmärkt bil, i denne skribents tycke en av Fiats finaste någonsin: varför såldes det inte drivor av Multipla? Knepiga importbeslut höll bilen på armlängds avstånd från Sverige. I början fick en handlare i Stockholm ta in exemplar från Danmark. Det fanns också tveksamheter om värmen skulle räcka till (värmen och rostskyddet var två av få punkter som kritiserades i testet).

Och så var det utseendet. Det krävdes uppenbarligen en ovanligt rak grannskapsrygg för att svänga upp hemma på garageplanen i något som såg ut så här, toppenbil eller ej. Några modiga skådade ljuset direkt och skaffade ett exemplar, men de var försvinnande få. Tids nog försvann dessutom hela klassen med alla de så kallade familjebussarna. Ur ett bilhistoriskt perspektiv var det den smartaste och mest rationella biltyp som någonsin existerat och så kunde vi ju inte ha det – eller?



Calle Carlquist

MOTORNYTT

SLUT