



Jaguar S-Type ZA-spec 2003–06.

1. Volvo EX30 varnar för cyklister
2. Volvo söker patent för flera nya uppfinningar
3. Nios batteri med 1 000 km räckvidd är snart här
4. 718 Spyder RS blir snabbaste hårtorken
5. Dröm-Kian
6. Zeekrs mål är att placera sig i toppen med Tesla och tyskarna
7. Nya Range Rover uppdateras med 615 hk V8
8. Mercedes nya strategi
9. Bentley tackar av W12-motorn
10. Nu ska mätarfusk avslöjas vid besiktningen
11. Ford dumpar priserna på Mustang Mach-e igen
12. Sverige dammsugs på fina begbilar
13. Subaru har Sveriges nöjdaste bilägare
14. Vi söker mening i nya Tesla Model S Plaid
15. Elon Musk erkänner Teslas problem
16. Därför ska Tesla börja med reklam
17. Frankrike vill också ha Tesla-fabrik
18. Audichefen Rupert Stadler erkänner sig skyldig i dieselgate
19. Elbilen Rimma Nevera sätter 23 världsrekord på en dag
20. Jaguar S-Type var lagom gammal redan som ny
21. Norska bilarna du inte visste fanns
22. Wilhelm Maybach



1. Volvo EX30 varnar för cyklister

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-05-17 Uppdaterad: 2023-05-17

Att råka öppna dörren när en cyklist passerar är en vanlig olycka som Volvo vill undvika med nya EX30.



På liknande sätt som bilen varnar för bilar i döda vinkeln ska EX30 varna för cyklister som närmar sig.

Enligt statistik från Storbritannien utgör den här typen av dörrolyckor en femtedel av alla cykelolyckor. Där blir 60 cyklister varje år dödade eller allvarligt skadade efter att ha cyklat in i en bildörr.

För att förhindra dörrolyckor är **Volvo EX30** utrustad med "Door Opening Alert", som varnar med ljus och ljud om är på väg att öppna en dörr framför en förbipasserande cyklist eller annan trafikant.

– Vårt fokus på säkerhet i stadsmiljö, där bilar delar utrymme med gångtrafikanter och cyklister, har funnits med länge, säger Åsa Haglund, Head of Safety Centre.

Volvo EX30 får en lång rad säkerhetsfunktioner, bland annat "Intersection Auto Brake" som ska undvika olyckor vid korsningar och "Driver Alert"-systemet som kontrollerar föraren ögon- och ansiktsrörelser 13 gånger per sekund för att upptäcka tecken på trötthet.

Den 7 juni är det global premiär för Volvo EX30 – vi kommer givetvis att vara på plats för att rapportera.

2. Volvo söker patent för flera nya uppfinningar

Publicerad 2023-05-17 kl 10:25

Text Erik Söderholm

Framtida Volvomodeller kan få ett smart krocksystem och flera olika batterinyheter. Det avslöjas av de senaste patentansökningarna.



Framtida Volvomodeller med eldrift kan få strukturella batteripaket med prismatiska celler, enligt nya dokument i EU:s patentdatabas. Bilden visar dagens Volvo XC40.

Volvo Cars har sökt patent för flera nya tekniska lösningar som eventuellt kan dyka upp i framtida bilmodeller.

Först ut är ett system för att hämta in betydligt mer data än dagens bilar innan och direkt efter en olycka. På så sätt kan bilen bygga en egen tredimensionell modell av hur allvarlig olyckan är, eller riskerar att bli.

Tanken är att bilen själv ska kunna avgöra hur allvarliga skador passagerarna kan få genom att "se" vad bilen är på väg att krocka med. Med hjälp av olika sensorer, exempelvis kameror eller lidar, kan bilen till exempel bestämma hur stort och hårt hindret är och hur pass krockad bilen är.

Smartare batteripaket

Alla dessa uppgifter hämtas in i realtid innan en olycka sker. Genom att få in mer exakt data om hur allvarlig olyckan är kan bilen bestämma vilka motåtgärder som behövs – exempelvis vilka krockkuddar som behöver lösa ut.

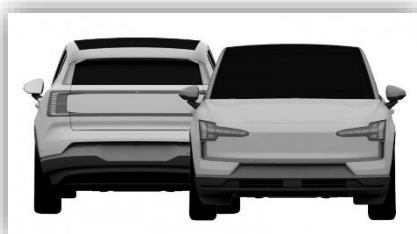
En annan nyhet som skulle kunna dyka upp i nya modeller är ett ”intelligent” batteripaket där bilens mjukvara kan kommunicera inte bara med hela batterimoduler utan även med enskilda celler. På så sätt kan batteriet utnyttjas smartare och livslängden förlängs.

Volvo har också sökt patent för ett så kallat **strukturellt batteripaket** som blir en del av bilens kaross och prismatiska battericeller – något även Tesla börjat använda.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



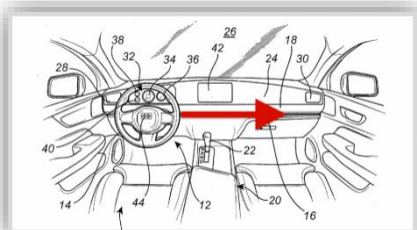
Patentbilderna avslöjar: Så blir Volvos nya elbil



Volvos nya lösning som ska stoppa biltjuvarna



Tvåvägsladdning i Volvos nya elbil



Volvos mystiska patent gör bilen både vänster- och högerstyrd

3. Snart här: Nios batteri med 1 000 km räckvidd

Av Marcus Berggren 16 Maj, 2023

Ju längre räckvidd, desto större batteri kräv för elbilar. Nio har sedan länge skyltat med att de ska lansera ett kolossalt 150 kWh-batteri som ska erbjuda upp till 1 000 kilometers räckvidd. Nu är det ett steg närmare verkligheten.



Nio satser stenhårt på batteribytesstationer.

Nio har nu ansökt om myndighetsgodkännande för tre elbilar som alla ska få det enorma batteriet med superräckvidd.

Tanken är att batteriet ska erbjudas i Nio ET5, **Nio ET7**, samt EC7.

Det rapporterar kinesiska **CNEVPost**.

Nios batteri är försenat

Tanken med 150 kWh-batteriet var att det skulle lanseras under fjärde kvartalet 2022. Så blev emellertid inte fallet, något som har att göra med Nios val av batterileverantör.

Lättare sagt än gjort

För att kunna erbjuda ett 150 kWh-batteri på storskalig nivå krävs en batterileverantör av rang.

Kinesiska batteritillverkaren CATL tackade nej till att hjälpa Nio med det nya batteriet, något som orsakade rejäla förseningar.

Anledningen var att det nya batteriet skulle kräva på tok för mycket utvecklingskostnader för CATL.

Ny underleverantör, nya tag

Kruxet ligger i att ett nytt batteri måste vara kommersiellt gångbart.

Nio kontaktade WeLion New Energy Technology och tillsammans utvecklade de ett 150 kWh-batteri som ska erbjuda 1 000 kilometers räckvidd.

Batterierna testades under förra året och visade sig vara lämpade för massproduktion.



Med EC7 ger sig Nio in i det kommersiellt gångbara, men estetiskt obegripliga, segmentet suvcoupeer.

Dyrt som få

Vi har tidigare rapporterat om hur det nya batteriet kommer att vara dyrare än en nya Tesla Model 3.

Nio dividerar såvida huruvida det endast ska gå att hyra det nya batteriet.

Tanken är att märkets kunder ska kunna använda det när det vankas långkörning i sommar och att man kan byta via märkets batteribytesstationer.

Billigare på sikt

Om man får upp tillverkningen av det nya batteriet – särskilt om det erbjuds i tre olika modeller – kan kostnaden på sikt gå ner.

Oavsett vad, är det inte långt kvar förrän det nya batteriet äntrar marknaden.

Läs även: [Nio stämmer bloggare – kräver miljoner och ursäkt \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Nio säger nej till priskrig – ”vi är bättre än Tesla” \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Nios 1 000 km-batteri kostar lika mycket som en Tesla \[Dagens PS\]](#)



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.



4. 718 Spyder RS blir snabbaste hårtorken

Publicerad av Mikael Johnsson 2023-05-15 Uppdaterad: 2023-05-15

Om du inte tyckte att Porsche 718 Spyder var tillräckligt vass går din dröm nu i uppfyllelse. Nya Spyder RS med 500 hk blir den råaste Boxster vi någonsin sett.



Porsches minsting går nu för första gången få både utan tak och i supervässad RS-version på en och samma gång. Resultatet är inte helt oväntat värt superlativ.

FILM: <https://youtu.be/ZXjy6PWfvgl>.

Porsche släpper nu den snabbaste versionen av **Boxster** genom tiderna till den som vill ha allt. **Porsche Cayman GT4 RS** är den effektiva bansmiskaren som fick låna den sexcylindriga, fyraliters boxer motorn god för 9 000 varv från **911 GT3** (minus tio hästkrafter). Men denna sportbil är onekligen en täckt sådan. Självklart vill några ha samma knivskarpa prestanda men ändå kunna åka öppet. Varsågod säger Porsche och rullar fram 718 Spyder RS.

Ljudet är en stor del av upplevelsen kring denna motor och förutsättningar finns för extra intensitet i denna roadster. Inte bara när man åker öppet. Den manuella suffletten är nämligen extra lätt och lär inte vara särskilt framgångsrik i att stänga ute kraftpaketets toner. Speciellt inte med luftintag monterade precis vid sidan av nackstöden. Som lök på laxen är ett lättare sportavgassystem i rostfritt stål standard.

Chassit är en mix med komponenter både från **718 Spyder** (utan RS) och Cayman GT4 RS. Det betyder bland annat att cambervinklar, toevinklar och krängningshämmare kan justeras individuellt och att precisa, men ur komfortsynpunkt oförlåtande ledlager ingår.



Till Weissachpaketet finns dessa magnesiumfälgar som ytterligare tillval.

Porsche säger att jämfört med Cayman GT4 RS är fjädring och stötdämpare mjukare för att uppnå en mer avslappnad inställning lite mer typisk för cabrioletter. Något som verkar vara en genomtänkt modifiering när man hör vår egen Elias Medelbergs beskrivning av Cayman GT4 RS utanför banan: "När vi sedan körde genom små portugisiska byar med gatsten som underlag fick vi ta ner farten till den grad att ortsbör i Fiat Panda körde om oss. Annars hade helt enkelt tänderna skakat ur."

Den som vill ta plats i sittbrunnen på den ettrigaste Porsche Boxster hittills, greppa Race-Tex-ratten (tänk Alcantara) och paddla sig upp genom PDK-lådan har att ta ställning till ett svenskt grundpris på 1 640 000 kronor. Men man bör nog inte vänta allt för länge. Det är visserligen ingen begränsad upplaga men med en produktionstid på omkring ett par år, nya säkerhetskrav runt hörnet så lär 718 Spyder RS bli en mycket ovanlig Porsche på våra gator.



Med 18,3 kg väger denna sufflett i enkellager hela 16,5 kilo mindre än taket till 718 Boxster och erbjuder några olika varianter i användandet.



*Stolarna avslöjar att det inte är fråga om någon "komfortcabriolet".
Lägg märke till luftkanalerna till motorns insug strax bakom förarens öron.*



Bakdelens karaktäristiska "Speedsterlook" är intakt sedan 718 Spyder (utan RS).



5. Dröm-Kian

Det finns bilar man behöver och det finns de man vill ha. Kia har tidigare haft fokus på praktisk nytta och inte extraordinära produkter. Förrän nu.



DEN KOREANSKA TILLVERKAREN av förnuftiga familjebilar var tidigt ute med seriösa elektrifieringsatsningar. I dag går i princip alla nya Kiamodeller i Sverige mer eller mindre på el, och Kia vill verkligen hävda sig i elbilsvärlden. Det gör man med sin stora, och helt eldrivna, familjebil EV6.

Du kommer troligtvis mest att se baksidan av den här bilen

Den har fått välförtjänt mycket uppmärksamhet för sin design, räckvidd och teknik. Det är den första modellen med 800-voltsteknik, vilket gör att snabbladdningen bara tar en kvart, från en biltillverkare som inte tillhör premiumsegmentet. Men detta var inte tillräckligt. Därför tog Kia i från tårna och har nu släppt ifrån sig en värstingversion, nämligen EV6 GT.

Det är inte mycket som skiljer EV6 GT från en vanlig EV6 visuellt, men elbilsnörden tar det på fälgarna, de gröna bromsoken, den lite större spoilern och diffusorn. Annars är ett tips att de bakre röda reflexerna är stående på GT-modellen, när de är liggande på vanliga EV6. För du kommer troligtvis mest att se baksidan av den här bilen.

Vi kliver in i bilen och tar plats i de manuellt inställbara sportstolarna. Visserligen saknar de ställbart svankstöd, men de är riktigt bekväma ändå. På ratten finner vi en grön GT-knapp. När man trycker in denna ändras bilens karaktär helt och hållet. Från att vara en städad familje-elbil blir den helt galen. Gasresponsen blir hysteriskt snabb.

0–100 km/h på 3,5 sekunder är superbils-territorium

Ett djupare tryck på gaspedalen och man hör hur de fyra hjulen sliter i asfalten. Kroppen sjunker djupare in i sportstolen och det bär i väg med en vansinnig acceleration. 0–100 km/h på 3,5 sekunder är superbils-territorium. Vi har inte kört bilen på någon motorbana utan hållit oss till allmänna vägar.



Bekväma sportstolar i en funktionell interiör.

Alltså har vi inte kunnat testa prestandan i någon större utsträckning, men vi har heller inte saknat den upplevelsen. EV6 GT gör sig bäst som en sleeper i vardagen. Alltså en bil som lurar på långt mycket mer motorkraft än vad omgivningen har en aning om.

Att mysa runt i EV6 GT och dess användarvänlighet och vardagsfunktioner är en njutning. Bara vetskapen om att man kan köra ifrån vilken bil som helst räcker, man behöver inte bevisa något. De ställbara dämparna gör att komforten är bibehållen och EV6 GT är betydligt bekvämare än en Tesla Model 3 eller Y.

EV6 GT är ingen bil som behövs, men livet består även av känslor

Över 800 000 kronor är mycket pengar för en bil. Men i det här fallet betalar du för tekniken och prestandan. Vad du inte betalar för är varumärket. På så vis är EV6 GT prisvärd, om man ser till vad andra elbilar med samma teknik och prestanda kostar.

En vanlig Kia EV6 är tillräckligt snabb för allt man kan önska, så EV6 GT är ingen bil som behövs. Men livet består inte bara av saker som behövs. Livet består även av känslor och upplevelser. Något som en Kia numera också kan ge dig.

Text: Erik Trulsson Foto: James Holm

KIA EV6 GT

Drivlina

Elmotor fram 218 hk
 Elmotor bak 367 hk
 Systemeffekt 585 hk
 740 Nm
 1-växlad automat
 Batterikapacitet
 netto 77,4 kWh
 Maximal laddeffekt
 10,5 kW AC 239 kW DC
 Fyrhjulsdraft

Kaross

Längd 4 695 mm
 Bredd 1 890 mm
 Höjd 1 550 mm
 Axelavstånd 2 900 mm
 Tjänstevikt 2 185 kg
 Bagagevolym
 480–1 290 + 20 liter
 Dragvikt 1 800 kg

Prestanda

0–100 km/h 3,5 sek
 Toppfart 260 km/h
 Förbrukning
 20,6 kWh/100 km
 Räckvidd
 424 km WLTP
 Euro NCAP5
Pris 819 600 kronor



6. Zeekrs tydliga mål i Europa: Ska placera sig i toppen med Tesla och tyskarna

Posted by Kristofer Rask maj 16, 2023

Det nya elbilmärket Zeekr är en del av bilkoncernen Geely. Designkontoret finns i Göteborg och i år planerar Zeekr att lansera sina **två första elbilar i Sverige** och Nederländerna. Först ut är elbilarna Zeekr 001 och Zeekr X.



Zeekr har dock långtgående planer för hela västra Europa, och målet är att bli en av de största premiummärkena innan slutet på det här årtiondet. Det berättar Zeekrs Europachef Spiros Fotinos i en intervju med tidningen AutoNews.

– Vi vill vara en av de tre bästa elbilstillverkarna i premiumklassen i slutet av decenniet. Det är vår ambition. Det ska vi uppnå genom en komplett produkt- och kundupplevelse. Vi kommer att ha direktkontakt med elbils kunderna, av vilka majoriteten är förstagångsköpare av elbilar, berättar Spiros.

På frågan om vilka de andra två märkena i toppen kommer att bli är svaret Tesla, förutsatt att de stannar kvar i det segmentet. Kanske siktar Tesla egentligen på ett bredare volymsegment när Tesla Model 2 kommer, spekulerar Spiros. Dessutom tror han att de tyska premiummärkena kommer att behålla en större del av premiummarknaden.

Hur kommer Zeekr lyckas ta sig upp på toppen? Han förklarar att Zeekr är ett renodlat elbilmärke. Det inkluderar allt från produkten, tjänsterna och upplevelsen. Zeekr sitter inte på dubbla stolar. Dessutom har man Geely bakom sig, som vet hur man tillverkar bilar i stor skala.

Först ut är alltså den kraftfulla shooting brake-modellen **Zeekr 001** och **stadssuven Zeekr X**. De kommer till Sverige runt november i år. Planerna framåt inkluderar också flera nya modeller som Zeekr ännu inte presenterat.



Vill göra elbilar tillgängliga för fler

Modellerna kommer vara konkurrenskraftiga, vilket är en förutsättning för att kunna lansera ett helt nytt märke på marknaden menar Spiros.

– När det gäller elbilskapaciteten kommer de att vara ganska konkurrenskraftiga. Vi har inte avslutat homologeringen men 001:an kommer få runt 600 kilometer i räckvidd, X omkring 400 kilometer. Båda kommer i två- och fyrhjulsdrivna versioner och att ladda från 10 till 80 procent ska ta runt 30 minuter, berättar Spiros.

Zeekr har ännu inte avslöjat priserna för de två modellerna. Delvis väntar man ut prisutvecklingen och konsekvensen av Teslas prissänkningar. Man kikar också på hur de andra tillverkarna reagerar. Men målet är att göra det möjligt för bilköpare att stanna kvar i premiumsegmentet även när de väljer eldrift framför förbränningsmotorer.

– Vi vill definitivt göra elbilar mycket mer tillgängliga, förtydligar Spiros.



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.](#)

7. Nya Range Rover uppdateras: Får V8 med 615 hk

Av Marcus Berggren 18 Maj, 2023

Sedan 1970 har Range Rover varit lyxsuvarnas lyxsuv. Den senaste generationen tar sannerligen vara på det och nu har britterna släppt en rad uppdateringar.



Inför modellår 2024 får sig flaggskeppet Range Rover uppdateringar i form av nya drivlinor, och ännu fler möjligheter att skräddarsys efter kundens önskemål.

Ännu mer krut

Under huven kan man nu få en uppdaterad variant av den 4,4-liter stora V8:an under huven.

Det är numera en mildhybridhistoria som pumpar ut hela 615 hästkrafter och 750 newtonmeter.

Pjäsen är densamma som man finner i [BMW X7 M60i](#) men med fler hästkrafter.

Den uppdaterade V8-motorn är emellertid bara tillgänglig för toppmodellen SV.

Andra drivlinor uppdateras också

Utöver att V8-motorn uppdaterar britterna även laddhybriderna.

Tidigare var dessa benämnda som P440e och [P510e](#) – där beteckningarna indikerade att det rör sig om en elektrifierad drivlina med 440 eller 510 hästkrafter.

Nu har drivlinorna uppdaterats till P460e och P550e, tack vare att elmotorn har skruvats upp till 220 hästkrafter.

Båda modellerna kommer 12 mil på ren el.

Ny farthållare

Det brittiska märket har även introducerat en ny farthållare som är utvecklad specifikt för smala landsvägar.

Bilen har även uppdaterad elektronisk fjädring som minskar hur mycket Range Rover kränger under kurvtagning.



Interiören kan beställt helt efter kundernas önskemål.

Range Rover är nu ännu exklusivare

Den stora nyheten stavas dock SV Bespoke och är Range Rovers nya tjänst för deras mest kapitalstarka kunder.

Det ger kunderna möjligheten att välja mellan 391 olika interiörsutföranden och 230 lacker.

Naturligtvis finns även möjligheten att välja färgmatchningsalternativet – man kan alltså få sin bil lackad i exakt vilken färg som helst.

Ett steg upp

Den senaste generationen Range Rover har tagit ett kliv upp i termer av exklusivitet.

Det nya flaggskeppet är bra mycket dyrare, men erbjuder även en högre nivå av lyx än tidigare.

Läs även: [Range Rover P510e är lyxigaste laddhybriden.](#)

Läs även: [Range Rover – prisvärd tvåmiljonerkronorsbil.](#)

Läs även: [Världens lyxigaste Range Rover – kostar fyra miljoner.](#)



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.



8. Mercedes nya strategi

Posted by Kristofer Rask maj 17, 2023

Mercedes Transportbilar (Mercedes-Benz Vans) ska helt ställa om till eldrift och fokus för satsningen är den nya plattformen VAN.EA. Den ska ligga till grund för märkets framtida eldrivna transportbilar som placerar sig i ett premiumsegment. Den nya plattformen kommer 2026.



Den modulära plattformen består av tre block. Det främre blocket är samma på alla bilar och innehåller den elektriska drivlinan och framaxeln. Mittenblocket bestämmer fordonets längd och där sitter också batteriet. Det bakre blocket kommer i två varianter, antingen med eller utan elmotor. Ett bakblock med elmotor ger skåpbilarna fyrhjulsdraft.

Den grundläggande plattformen är alltså VAN.EA. För lyxigare skåpbilar i det privata mellansegmentet kommer man erbjuda plattformen VAN.EA-P som kommer kunna erbjuda en bra bit över 500 kilometer i räckvidd.

För de kommersiella premium-transportbilarna använder sig Mercedes istället av VAN.EA-C. Plattformen kommer kunna användas i allt från bud- och paketleveransfordon, till ambulanser, flakbilar men också husbilar och fritidsfordon.

Planen är alltså att lansera en ny modellserie av helt eldrivna mellanstora och stora husbilar. Målet är att definiera en helt ny industristandard för segmentet med fokus på eldrift.

Planen framåt är tydlig. Redan idag säljer Mercedes eldrivna transportbilar. 2026 utökar man alltså sortimentet med den nya plattformen, och fasar parallellt ut den äldre plattformen och minskar antalet modeller med förbränningsmotorer.

Till 2026 ska 20 procent av alla fordon från Mercedes Transportbilar vara helt eldrivna på global skala. Till 2030 ska den andelen nå över 50 procent.

Feber

9. Bentley tackar av W12-motorn

Bobby Green 2023-05-16 kl 14:30

Med några specialversioner.



FILM: <https://youtu.be/L07nG7BUZGA>.

I april nästa år kommer W12:an att försvinna och vid den tiden ska Bentley ha tillverkat över 100 000 bilar med den magnifika motorn i sig. För att hylla maskinen släpper tillverkaren nu 120 exemplar av Bentayga, Flying Spur, Continental GT och GT kallade Speed Edition 12. Dessa får unika lackalternativ, silvriga bromsok, unik inredning, några detaljer på utsidan och andra emblem. Alla bilar baseras på Speed-versionen vilket innebär att motorn är på 6,0 liter, har dubbla turbo och effekten 659 hästar och 900 Newtonmeter i vrid.

Köparna får även en liten miniatyr av motorn att ställa på skrivbordet och denna är i samma aluminium som den riktiga motorn tillverkas av.



Bobby Green



**I april nästa år slutar Bentley tillverka W12-motorn
Tack för allt**



**2022 blev rekordår för Bentley, Bugatti och Rolls-Royce
Bilar för de som inte är beroende av elstöd**



**Eldrivna Bentleys kommer ha dubbelt så mycket effekt
Och kunna ta sig upp till 72 mil på en laddning**



10. Nu ska mätarfusk avslöjas vid besiktningen

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-05-16

Uppdaterad: 2023-05-16

Mätarinställningen kommer att kontrolleras mer noga och information om tidigare mätarställningar blir mer tillgänglig.



"Skruvade mätare" ska blir ovanligare efter att extra kontroll införs vid besiktningen.

Från och med den 21 maj införs ett nytt moment vid besiktningen. Bilprovaren ska jämföra mätarinställning med föregående år för att upptäcka ommätaren har "backats".

På besiktningsprotokollen kommer mätarställningen från de tre senaste kontrollbesiktningarna att skrivas ut. Tanken är att det ska bli lättare att kontrollera en begagnad bil vid köp.

– För de allra flesta är bilköpet en stor investering. Det är därför viktigt att förhindra att människor luras att betala för mycket på grund av mätarmanipulation. Nu blir det enklare att kontrollera att uppgiften verkligen stämmer, säger Anders Gunneriusson, utredare på avdelningen för väg och järnväg på Transportstyrelsen.

Utredningen som ligger till grund för förändringen har visat att frågan om mätarfusk är förhållandevis komplex. Till exempel kan en del äldre fordon ha mätarställningar som automatiskt nollställs efter 10 000 mil – i de fallen handlar det inte om manipulation.

11. Ford dumpar priserna på Mustang Mach-e – igen

Pu licerad 2023-05-16 kl 13:59 (uppdaterad 2023-05-16 kl 14:14)

Text Erik Söderholm

Fords elbil Mustang Mach-e har rasat i försäljningsstatistiken. Nu dumpas priserna rejält för andra gången på kort tid.

PRISER FORD MUSTANG MACH-E

Version	Pris nu	Sänkning sedan 3 maj	Sänkning sedan 10 feb
Mustang Mach-e RWD SR	609 900	50 000	151 000
Mustang Mach-e RWD LR	699 900	85 000	210 900
Mustang Mach-e AWD LR	769 900	95 000	220 900
Mustang Mach-e GT	849 900	76 000	203 000

*) LR = Long Range, SR = Standard Range

Ford har dumpat priserna på elbilen Mustang Mach-e både internationellt och på den svenska marknaden. I början av maj prissänktes den till exempel med **upp till 127 000 kronor** enligt en Vi Bilägares prisgenomgång.

– Vi strävar alltid efter att ha konkurrensförmåga priser på marknaden och gör löpande översyn av detta för att säkerställa att så är fallet, sa Kenneth Holmgren som är marknadschef för Ford i Sverige.

Nu kommer nästa prisdumpning. Ford Mustang Mach-e blir ännu billigare och har nu ett officiellt instegspris på 609 900 kronor. Dessutom finns ett officiellt kampanjpris som är ännu lägre.

Störst är prissänkningen för Mustang Mach-e AWD Long Range som blir 95 000 kronor billigare och som blivit hela 220 900 kronor billigare sedan i februari. Prissänkningarna är nästan lika stora på övriga versioner, utom för Standard Range-modellen med bakhjulsdrift som "bara" blivit 50 000 kronor billigare sedan början av maj och 151 000 kronor billigare sedan februari.

Det är ingen hemlighet att Tesla ökat sin marknadsandel enormt tack vare märkets prissänkningar, och Tesla Model Y är en direkt konkurrent till Ford Mustang Mach-e. Under perioden januari–april har antalet nyregistrerade exemplar av Ford Mustang Mach-e stört-dykt med över 80 procent till bara 93 bilar.



Erik Söderholm

12. Sverige dammsugs på fina begbilar – så skenar exporten

Publicerat 16/05/2023 av Maths Nilsson

Sverige töms på nyare bilar. Exporten av finare nya begagnade bilar ökar med 52% och vi köper allt färre nya bilar. Snittåldern på en bil har ökat till 11,4 år. – Svenskarna väljer att lappa ihop sina gamla bilar istället för att skrota dem och köpa en nyare, säger Martin Fransson, vd, Wayke.



Bilarna på svenska vägar blir allt äldre. Orsaken är att nybilsförsäljningen rasat samtidigt som den svaga svenska kronan gjort att andra länder fyndar nyare begagnade bilar billigt i Sverige. En ny undersökning visar att antalet skrotade bilar det lägsta på 14 år under årets första kvartal. De fem miljoner bilar som rullar på våra vägar har en snittålder på 11,4 år, upp med ett helt år på tre år.

– Jag tror att många skjuter så många köp de kan på framtiden just nu, särskilt sådana som kräver ett lån, man väntar och åker runt i sin gamla bil i förhoppningen att räntorna ska sjunka framöver, säger Martin Fransson, vd, Wayke.

Audi A6 hör till de mest exporterade modellerna. Hittills har 637 bilar exporterats i år.

Exporten av bilar som är fem år eller nyare ökade med 52 procent under första kvartalet i år jämfört med förra året, enligt Vroom. De mest exporterade modellerna är Volkswagen Passat, Volvo XC60, Volkswagen Tiguan och Audi A6.

– Det finns mycket pengar att tjäna för både säljare och köpare genom sälja bilen till ett land som har en starkare valuta. Exporten till euroländer ökar påtagligt och intresset för svenska begagnatmarknaden är rekordhög, säger Thomas Bergman, Försäljningschef på Vroom.

Diesel- och bensinbilar stod för 60 procent av de exporterade bilarna, laddbara bilar för 26 procent, vilket är under fjolårets nivå om 31 procent. Ett stort antal av de exporterade bilarna är laddhybrider, medan vi exporten av elbilar är relativt liten.

– Utvecklingen påverkar naturligtvis den svenska begagnatmarknaden och utbudet av bättre begagnade laddbara bilar som utgör ett insteg till den laddbara världen för många privatkunder, säger Thomas Bergman.

De mest exporterade bilmodellerna hittills under 2023

Volkswagen Passat 1 827

Volkswagen Tiguan 1 563

Volvo XC60 1 529

Volkswagen Golf 1 306

Audi A6 1 203

Audi A4 985

Volvo V90 910

Volvo V60 887

Volkswagen Transporter 793

BMW 5 Series 776

BMW 3 Series 734

Toyota RAV4 654

Toyota Corolla 645

Volkswagen Caddy 622

Peugeot 3008 607

Mercedes-Benz E-Class 603

Audi A5 534

Audi A3 533

Skoda Octavia 530

Nissan Qashqai 489

Mercedes-Benz C-Class 479

Audi Q5 477

Volvo XC90 464

Volvo V70 437

Mitsubishi Outlander 431

Källa: Car.info

13. AutoIndex 2023: Subaru har Sveriges nöjdaste bilägare

Publicerad 2023-05-17 kl 6:00 Text Klas Skarin

Hedvig Bruno tillhör de bilägare som är allra mest nöjda. Efter ett tapp i fjol är hästägarnas favoritmärke Subaru tillbaka som etta i AutoIndex, strax före Honda.



En sladd på svartis blev avgörande för beslutet. När det var dags att byta in den gamla Volvon valde Hedvig Bruno en ny Subaru XV med fyrhjulsdraft. Rekommendationer från släkt och vänner i stallet pekade åt samma håll och efter första besöket hos handlaren kändes bilvalet rätt.

– Först tittade jag runt lite efter vad jag ville ha och det viktigaste för mig var en bra dragbil. Eftersom jag är begränsad till B-kort var även totalvikten en avgörande faktor.

Stallet där halvblodet Zorba står inackorderad ligger på Färingsö utanför Stockholm och dit åker Hedvig dagligen för att utfodra och motionera sin fyrfota vän. På helgerna blir det ofta långturer med hästsläpet för träning eller tävling runt Mälardalen.

– När jag väl hade bestämt mig för en Subaru satte jag mig med släpvagnskalkylatorn redo hos bilhandlaren. När bilen visade grönt med mitt hästsläp slog jag till direkt, säger Hedvig Bruno och skrattar.

Subarus modeller Forester och Outback fanns också med på önskelistan men det var endast den mindre XV som kunde dra hästsläpet med B-körkort. Zorba väger sina goda 545 kilo, vilket gör att det finns marginal upp till ekipagets totalvikt, även med ökat matintag.

– Att han blir så tjock är ingen risk och jag uppskattar även att XV-modellen är lite mindre. Trots det sitter jag skönt och har tillräcklig lastvolym för alla hästtillbehör som ska med. Att bilen dessutom var lite billigare i inköp blev en bonus.

”Hade Subaru erbjudit en laddhybrid hade jag övervägt det.”



Hedvig Bruno har inga bekymmer att transportera halvblodet Zorba med sin Subaru XV.

I årets AutoIndex, Sveriges största konsumentundersökning på bilområdet, tar Subaru ett rejält kliv upp från sjätte till första plats och kan stoltsera med landets mest nöjda kunder. Årsmodellerna som poängsätts av privata bilägare är 2019–2022 i fyra delmoment: Bilen, Försäljning, Verkstad och Lojalitet. Trots att Subaru inte tar någon förstaplats i delmomenten räcker fyra andraplaceringar till totalsegern.

Det japanska bilmärket gör en stark upphämtning i delmomenten Verkstad (+2,9 procent) och Försäljning (+2,9 procent). Subaru ökar även i bilkategorin (+1,3 procent), där bilägarna får besvara delfrågor om kvalitet, köregenskaper och ekonomi. Bilkategorin är extra viktig eftersom den viktas dubbelt jämfört med övriga tre. Här tappar Toyota fyra placeringar medan Honda behåller sin femteplats från i fjol.

Subaruägarna ger fortfarande låga betyg för bilens bränsleförbrukning, miljövänlighet och rostskydd. Hedvig Bruno försöker köra ekonomiskt och tycker att förbrukningen med släp är godkänd, särskilt i jämförelse med den bakhjulsdrivna Volvo 940 hon ägde innan.

– Volvon drog över en liter per mil och nu är jag nere runt 0,8 med släp. Men det viktigaste för mig är att bilen är smidig med hästsläpet påkopplat. Att även kunna koppla på släpet med hjälp av backkameran är fantastiskt och besparar mig mycket tid.

På Hedvigs minuskonto hamnar höga servicekostnader och dyra däckbyten med fyrhjuldriven bil. Kontakten med verkstaden och bemötandet på plats uppskattas däremot av många Subaruägare, även av Hedvig. På samtliga delfrågor som rör hanteringen av bilen från in- till utlämning gör Subaru en rejäl upphämtning jämfört med föregående år.

Enligt Subarus generalagent har utbildningar för mekaniker och säljpersonal inneburit att kunskapen om produkterna ökat ute hos återförsäljarna. Kunskapslyftet syns även på delfrågor om yrkeskunnigheten hos kundmottagare och servicetekniker. Där har snittpoängen ökat.

För Hedvig blev trots allt bilens köregenskaper med påkopplat hästsläp det som avgjorde valet av bilmärke.

– Fyrhjulsdriften gör att jag har bra kontakt med vägbanan oavsett underlag och även om bilköpet sved i plånboken blir det en Subaru även nästa gång. Andrahandsvärdet står sig bra och jag har bra kontakt med min bilhandlare, säger hon.

Att ta klivet över till elbil är inget som lockar i dagsläget på grund av kort räckvidd med släp och dåligt med laddmöjligheter där hästekipaget oftast befinner sig.

– Hade Subaru erbjudit en laddhybrid hade jag övervägt det. Jag kör vissa kortare sträckor mellan stallet och arbetet men tyvärr finns det sällan laddbox där hästarna finns.

Med Zorba på släp känns det direkt i bilen när ett halvt ton börjar trampa runt inne i släpet. För medtrafikanter som fått lära sig att inte tuta vid möte med häst finns det fler nyttiga tips som gör livet lättare för landets hästägare.

– Även om många hästsläp är välisolerade är hästar känsliga djur. Ofta blir de rädda och börjar trampa när motorcyklar och sportbilar gasar fullt vid omkörning. Är luckan stängd står det vanligtvis en häst inne i släpet, säger Hedvig Bruno.

En annan ovana som besvärar hästägare är medtrafikanter som hastigt svänger in framför efter omkörning.

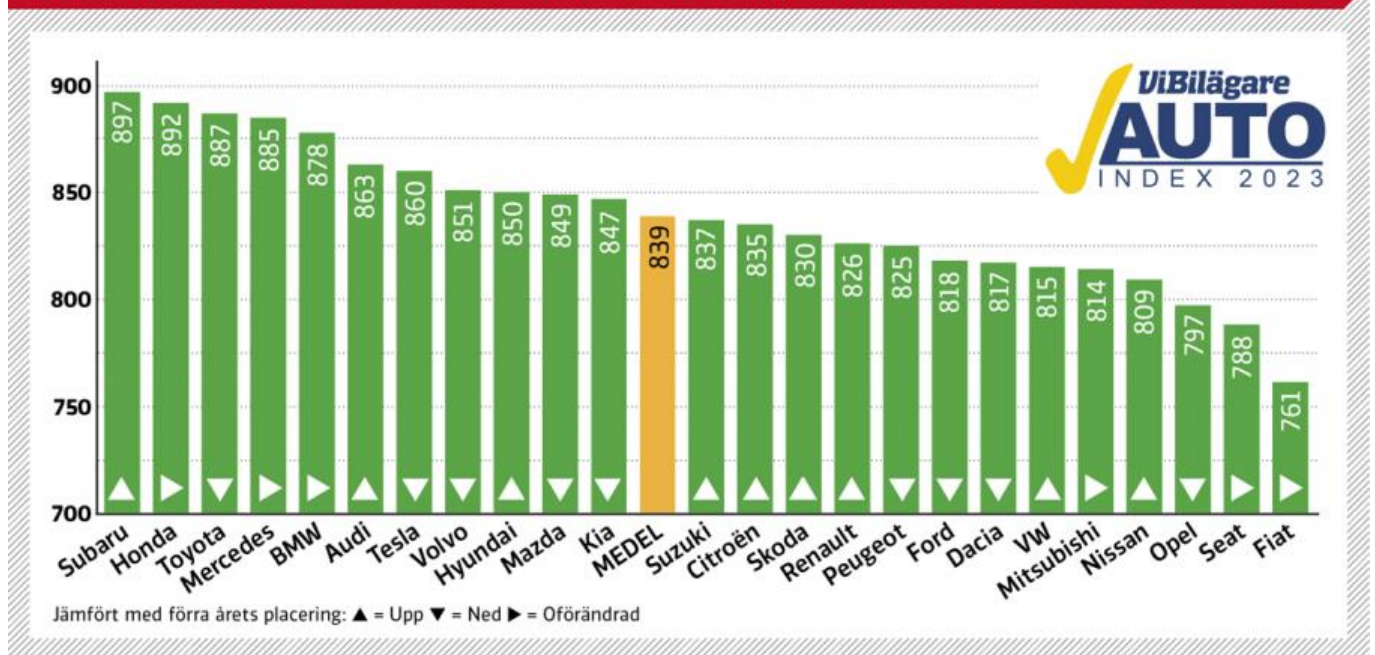
– Det känns alltid lika läskigt när jag tvingas bromsa och vet att jag har 600 kilo muskler på smala ben bakom mig.

SUBARUS TOTALPLACERING 2007–2023

Med undantag för 2022 har Subaru hamnat på pallplats i AutoIndex sedan 2007.

År	Placering
2023	1
2022	6
2021	3
2020	1
2019	2
2018	1
2017	2
2016	2
2015	2
2014	2
2013	2
2012	2
2011	1
2010	1
2009	1
2008	3
2007	1

TOTALT Påverkan: Bilen 40 % Försäljning 20 % Verkstad 20 % Lojalitet 20 %



I årets AutoIndex, Sveriges största bilkonsumentundersökning, har 17 500 svenska bilägare med privata bilar av årsmodellerna 2019–2022 tyckt till om sitt bilinnehav. Betygen är omvandlade till indextal som teoretiskt kan variera från 0 till 1 000 poäng, där 500 poäng är ett medelnöjdvärde. Bilägarna är generellt sett nöjda med sitt biläggande men det skiljer en hel del i poäng mellan mest och minst nöjd. För att få delta i AutoIndex krävs en rullande fyraårig marknadsandel i Sverige på runt en procent, vilket utesluter vissa mindre bilmärken.



Filip Frennby är försäljningschef för Subaru i Sverige.

Vinst i en tuff tid

När majoriteten av märkena i AutoIndex backar i kundnöjdhet går Subaru mot strömmen. Satsningar på ökad kännedom om produkterna har gett resultat, menar importören.

Subarus beslut att slimma återförsäljarnätet med ett tjugotal handlare togs 2020 och innebär i dag 54 försäljningspunkter runt om i landet. Någon synbar skillnad i AutoIndex syns inte året efter men 2022 backade märket kraftigt. Bilägarnas betygsättning av Subaru-handlarna resulterade i ett tapp från andra till nionde plats i delmomentet Försäljning.

Någon enkel förklaring finns inte men med en Subaru Outback i Vi Bilägares långteststall har vi själva reagerat över kundbemötandet hos den Hedinägda Subaruhandlaren i Akalla, en av landets största. Kaos är det bästa ordet för att beskriva kundupplevelsen vid vanliga servicebesök och beställning av tillbehör. Ett kaos som nu tycks ha ordnat upp sig för Subaru som sedan länge haft andra Hedinägda återförsäljare som inte har påverkat kundnöjdheten negativt.

Subarus svenska försäljningschef Filip Frennby gläds åt att förändringarna som har gjorts uppskattas av kunderna.

– Slutet på pandemin gjorde att vi kunde återgå till fysiska utbildningar utöver en fortsatt hård satsning på digitala utbildningar för sälj- och verkstadspersonal inom återförsäljarledet. Hög kvalitet ute hos återförsäljarna har varit en framgångsfaktor och det är jättekul att vi är med i toppen av AutoIndex igen, säger Filip Frennby som ser att kunskapen om märket har blivit bättre ute hos bilhandlarna.

– Även våra egna kundundersökningar visar ett större fokus ute hos bilhandlare som är mer engagerade i varumärket, vilket spiller över på kunderna. Det är glädjande att de insatser vi har gjort har gett resultat.

Subarus modellutbud med Forester, Outback och XV utökades i höstas med helelektriska Solterra.

– Produktionen ser bättre och bättre ut för Solterra som har varit skakig på grund av komponentbristen. Vi har sålt betydligt fler elbilar än vi har fått till dags datum och tyvärr har bilbristen påverkat försäljningen negativt, säger Filip Frennby som utlovar betydligt fler leveranser av Solterra under andra halvan av året.

Subarus stora nyhet för året är en ny XV som döps om till Crosstrek med planerad lansering runt årsskiftet. Nuvarande XV har under några år sålts som Crosstrek i vissa amerikanska delstater, även som laddhybrid, och kommer nu till Europa.

– Vi har inte sett eller kört den men det ser ut att bli en bra modell med många intressanta uppdateringar, tyvärr vet vi inte vilka drivlinor den kommer med. Tills vidare erbjuder vi etanolkonvertering som ett miljövänligare alternativ till bensin. Hade vi haft andra drivlinor, till exempel en laddhybrid av Outback, hade vi kunnat bredda vår målgrupp. Men vi har våra kärnvärden och våra kunder behöver ofta en bruksbil med fyrhjulsdraft och hög dragvikt, säger Filip Frennby.

Tillgången på bilar har varit ett problem för Subaru under flera år och lagom till att marknaden nu bromsar in börjar fabriken återgå till full produktionsstakt.

– Vi har haft en stor bilbrist på samtliga modeller och hållits tillbaka mycket av volymbe-gränsningen, men i år har vi fått betydligt bättre volymer.



Ford backar kraftigt med ny struktur för märkets återförsäljare.

Dåligt år för bilägarna

Bilägarna har inte gått opåverkade ur den turbulenta tid som råder med höga nybilspriser och dyrare service. I AutoIndex tappar 20 av 24 bilmärken poäng när bilägarna betygssätter bilägandet.

Mindre nöjda kunder är en tydlig trend i årets AutoIndex. Endast Subaru (+2,0 %), Suzuki (+0,5 %) och Mercedes (+0,2 %) ökar samtidigt som Citroëns resultat är oförändrat från i fjol. Av övriga bilmärken tappar Ford mest, följt av Opel, Dacia och Tesla.

Ford rasar fem placeringar, vilket är ett resultat av kraftigt försämrad kundnöjdhet i delmomentet Försäljning (-7,0 %). Enligt bilägarnas svar på delfrågor om försäljning råder ett missnöje kring kundbemötandet ute hos Fordhandlarna. Bilförsäljarna är sämre än övriga bilmärken när det gäller att hjälpa kunden i bilhallen och sämre på att hålla kontakt med kunden under och efter att bilen har levererats.

En röd tråd i den sparsamma betygssättningen är att Fordhandlarna tycks lägga betydligt mindre tid på sina kunder än tidigare. Efter flera år av minskad försäljningsvolym gjorde Ford om den svenska strukturen för återförsäljarna. Från och med början av 2022 organiseras handlarna i fem geografiska kluster. Kontrakten för Fordhandlarna löpte ut i december förra året och resultatet syns tydligt i årets AutoIndex, vilket vi återkommer till i respektive delkategori i kommande artiklar.

Även Tesla backar i kategorierna Försäljning (-4,8 %) och Lojalitet (-4,6 %). Beslutet om att sänka nybilspriserna var en käftsmäll mot befintliga kunder som investerat i en bil till fullt pris. En delfråga som sticker ut negativt är: "Har ditt bilmärke levt upp till förväntningarna efter köpet?"

MÄRKENA SOM TAPPAR MEST

Bilmärke	Förändring
Ford	-4,1 %
Opel	-3,7 %
Dacia	-3,2 %
Tesla	-3,0 %
Seat	-2,9 %
Peugeot	-2,7 %
Volvo	-2,1 %
Kia	-1,9 %
Mazda	-1,8 %
Nissan	-1,4 %
Skoda	-1,4 %
MEDEL	-1,3 %
Mitsubishi	-1,1 %
Toyota	-1,0 %
Renault	-1,0 %
Fiat	-0,9 %
Hyundai	-0,7 %
VW	-0,7 %
Audi	-0,6 %
BMW	-0,4 %
Honda	-0,4 %
Citroën	0,0 %
Mercedes	+0,2 %
Suzuki	+0,5 %
Subaru	+2,0 %

SÅ HÄR FUNGERAR AUTOINDEX

17 500 svenska bilägare har lämnat kompletta svar i AutoIndex 2023. Det slumpmässiga urvalet visar ett tvärsnitt av landets bilburna befolkning. Flest bilägare återfinns i åldersspannet 50–65 år.

Undersökningen har genomförts för 23:e gången i ordningen. Vi har enbart vänt oss till privata bilägare som valt bil efter egna premisser och kan bedöma hur ekonomin påverkar bilinnehavet.

Den svenska undersökningen består av 24 märken, utvalda efter storlek på rullande marknadsandel från årsmodell 2019 till 2022. För övriga märken finns inte tillräckligt god statistisk säkerhet.

AutoIndex är ett skandinaviskt samarbete mellan Vi Bilägare, danska tidningen Motor, norska bilmagasin samt konsult- och researchföretaget Loyalty Group med säte i Köpenhamn. Motsvarande frågor har ställts till danska och norska bilägare och det skandinaviska underlaget kommer att resultera i en kvalitetsbedömning av bilarna på modellbasis. Nationellt sker presentationen märkesvis och då ges möjlighet att bedöma hur verkstäder och återförsäljare sköter sig på respektive marknad.

Sedan 2022 bygger hela svarsunderlaget på bilägare med privata bilar som är upp till fyra år gamla. Genom att utesluta äldre bilmodeller blir det enklare att addera nytilkomna bilmärken som snabbt växer sig stora i Sverige. Generellt vänder sig ägare till max fyraåriga bilar i första hand till märkesverkstäder. Ägarna till nyare bilar har också mer färsk relation till märkeshandlarna, oavsett om de köpt bilarna som nya eller begagnade.

I bedömningsfrågorna har bilägarna satt betyg i skalan 1–7. De samlade resultaten har bearbetats statistiskt enligt en så kallad regressionsanalys och viktats efter frågornas betydelsegrad. Resultaten presenteras som indextal i en skala som teoretiskt går från 1 till 1 000 poäng och där 500 är ett mått på medelnöjd nivå.

Vägningen av kärnområdenas betydelse för totalresultatet av AutoIndex 2022 ser ut så här: Bilen (kvalitet, egenskaper, ekonomi) 40 procent, verkstaden 20 procent, säljprocessen 20 procent och lojaliteten och referenser till det egna märket 20 procent.

I presentationen av ämnesområden och i separata frågor rangordnar vi respektive märke efter de indextal som uppnåtts. Det betyder att de märken som hamnar i botten inte behöver ha missnöjda kunder. Ofta ligger resultaten över medelnöjd nivå; alltså nöjd, nöjdare, nöjdest.

Bland de 70-talet bedömningsfrågor som har ställts är det bara ett fåtal som hamnar närmare medelnöjd nivå och då rör det sig oftast om frågor som är ekonomiskt betingade: driftskostnader, andrahandsvärden, reservdelpriser med mera.

Medelvärde för det samlade resultatet av AutoIndex 2023 sjönk till 839 poäng, att jämföra med 850 poäng 2022. Subaru ökade mest (+2,0%) och Ford tappade mest (-4,1%).

Här presenterar vi det svenska totalresultatet. Fler rapporter om svenska folkets uppfattning om bilägandet redovisas i kommande artiklar.



Klas Skarin

Mer från vi bilägare:



”Årets AutoIndex är extra spännande läsning”



14. Biltest: Vi söker mening i nya Tesla Model S Plaid

2023-05-18 Text och foto: Morten Bek

Mycket har hänt sedan lanseringen 2012



Model S Plaid är en av de mest kraftfulla elbilarna på marknaden, men den 1 020 hk starka amerikanen är dyr och kvalitén på monteringen lever inte upp till prislappen på 1,5 miljoner kronor.

Det är ett stort språng från vad som numera är känt som de prisvärda Tesla-modellerna, Model 3 och Model Y, till de äldre och större Model S och Model X. 450 900 kronor för en Model 3 och 550 990 kronor för en Model Y – mitt i hjärtat av nybilsmarknaden.

Model S ger Tesla en mycket större vinst, eftersom det inte finns någon S-modell under 1,2 miljoner kronor. Så det är inte så förvånande att vi får se en ny Model S på svensk mark.

Mycket har hänt med den stora Teslan sedan lanseringen 2012. Designen har justerats för andra gången och en helt ny interiör avslöjar sig när du öppnar dörren. Men ingen Model S har varit så banbrytande som Plaid sedan vild acceleration och Ludicrous Mode förvandlade den till en dragracer.

Model S Plaid är en hyperelektrisk bil i en egen kategori. Mercedes AMG EQS 53 och NIO ET7 är elektriska supersedaner, men Plaid blåser förbi dem båda. 1 020 hk är bortom de flestas fattningsförmåga, men det är också en siffra utan egentlig betydelse.

Försök att hänga med om du kan

Under den mer än tio år gamla Model S-designen finns tre elmotorer med kolfiberinkapslade rotorerna, och även om kunderna aldrig kommer att se den dyra kolfibern kommer de att påminnas om den när de tittar på bakluckan. Där sitter en elegant integrerad kolfiber-spoiler. Jag kan tänka mig att den är ganska effektiv, om planen är att testa topphastigheten 322 km/h som Plaid-modellen kan uppgraderas till.

Luftfjädring är standard och behövs också för att sänka Model S till en nivå så nära asfalten som möjligt när körläget Plaid väljs. Grundinställningen Chill är för den mest avslappnade körningen, Sport för livliga stunder och Plaid för högsta nivån alerthet.

En liten symbol på den stora infotainmentskärmen – en raket som ser ut som en mikroskopisk astronautglass – släpper loss den snabba accelerationen.

2,1 sekunder är kort att det knappt finns tid att tänka. Sekunderna är där och sedan är de borta innan man knappt har börjat räkna. De dryga 2 sekunderna kan användas för att paralysera hjärnan i Model S Plaid när den är uppvärmd och redo för Drag Strip-läget.

Det krävs övning för att hålla sig fokuserad och fullt medveten under en sådan vild acceleration. Du måste kontrollera bilen och dig själv, och jag antar att Plaid är utformad för astronauter, stridsflygare och Formel 1-förare, som är vana vid att få sina hjärnor och kroppar översvämmade av vild acceleration.

En modell S Plaid eller fyra modell 3

Om du lyckas hitta en plats där det är möjligt och vettigt att köra 0-100 km/h i Model S Plaid har du tur – och är definitivt på fel sida av lagen. Långt ute på landsbygden i glesbefolkade delar av landet är förmodligen en bra idé att börja. Jag tror att det står "crazy driving" någonstans på den amerikanska elbilen om man letar tillräckligt noga.

För 1,53 miljoner kronor är Model S Plaid långt dyrare än de Tesla-bilar som svenskarna generellt köper, så den bör vara mycket bättre på flera sätt. Den är definitivt snabbare och den kommer med en körkomfort som ligger långt över Model 3 och Model Y. Luftfjädring, en längre hjulbas och en styrning som inte överreagerar gör den någorlunda smidig i chassit och godmodig på motorvägen. Med det senaste ansiktslyftet faller Model S (och Model X) in i ledet och kommer med en interiör som är mycket lik den som många känner igen från de mindre modellerna, men inte riktigt. En enorm fristående skärm i mitten styr 99 procent av alla funktioner, men till skillnad från i modell 3 och Y får du ett riktigt digitalt instrumentkluster framför ratten – och en mittkonsol klädd i vad som måste vara mikrofiber, redo för att ladda två smartphones samtidigt.

Uppmärksam ratt

Jag tycker att det är märkligt att man måste välja växlar, eller snarare körriktning, genom att föra fingret upp eller ner på en smal remsa på storbildsskärmen. Mina fingrar träffar den inte alltid tillräckligt exakt, och om jag vill ha handskar på mig eftersom det är iskallt i bilen kan jag inte komma någonstans. Skärmen klarar inte av det.

Om Plaids 1 020 hk är den mest uppmärksammade egenskapen är ratten en nära tvåa. Det är inte en ratt som vi känner till, utan ett ok. Det är som rodret på ett flygplan, eftersom det inte finns någon övre kant som täcker instrumenteringen. Genialt, för ingen kan köra med handen ovanpå ratten, vilket bara gör bilen instabil.

Det geniala är egentligen idioti. Eftersom du måste göra lika många varv för att vända Model S som för att vända andra bilar, kommer ratten runt en lång sträcka och händerna griper tag i luften. Om växelförhållandet var variabelt skulle ratten kunna vara vettig, men jag kan inte vänja mig vid den. Det finns ett val mellan en vanlig ratt och den här, så välj klokt.

Det finns inget fritt val när det gäller monteringskvalitet. Du måste ta Model S som Tesla levererar den. Och testbilen hänger inte ihop tillräckligt bra för att vara en bil för över 1,5 miljon kronor. Framdörren ligger inte i nivå med bakdörren, och bakluckan skakar och låter när elmotorn stänger den. När den sedan är stängd sitter den snett mot karossen. Den behöver vara bättre – men det är den inte.

Häpnadsväckande bränsleförbrukning

Toyota BZ4X bevisar att man kan göra en elbil med ett vanligt temperament och en extraordinärt hög bränsleförbrukning. Tesla Model S Plaid bevisar att man kan göra en elektrisk raket som bara dricker elektroner.

Plaid väger nästan 2,3 ton, och även om konstruktionen blivit aerodynamiskt fulländad under årens lopp har jag svårt att förklara hur den 1 020 hk starka, balliga elbilen kan klara sig på cirka 21 kWh per 100 kilometer.

De flesta av mina tester sker på hundratals kilometer på väg och motorväg, och ändå använder Model S Plaid ström i nivå med en VW ID.5. När det gäller effektivitet, och naturligtvis det tillgängliga laddningsnätet, kommer ingen ännu i närheten av Tesla.

Men problemet med Model S Plaid är att den ligger i en prisklass där ingen ska förbise de brister och fel, den uteblivna finessen, som man i värsta fall kan leva med i en Model 3 för 450 900 kr. För 1,5 miljoner ska den vara läcker och monterad till perfektion, men det är den inte.

BMW i7 har ungefär hälften så många hästkrafter till ett jämförbart pris, men de 1 020 hästkrafterna i en Model S Plaid är fortfarande vansinnigt mycket – och i7:s monteringskvalitet får Model S att se ut som en elbil som borde kosta hälften så mycket. Kraft är bara en del av historien, och 1 020 hk gör inte enkelt en perfekt elbil.

FAKTA: TESLA MODEL S PLAID

Motor och drivlina

Motor	Elmotorer (tre totalt)
Effekt	1 020 hk/1 420 Nm
0-100 km/h	2,1 sekunder
Toppfart	322 km/h
Förbrukning	18,7 kWh/100 km
Batteristorlek	95 kWh
Räckvidd	600 kilometer

Vikt och mått

Mått (L/W/H)	497/196/145 cm
Vikt vid start	2 265 kg
Dragvikt	1 800 kg
Bagageutrymme	793 liter (inklusive främre fack)



Morten Bek

Relaterade artiklar:



Tesla Model S Plaid presenterad – snabbaste någonsin



Tesla Model S slår rekord på Nordschleife



Tesla kommer inte tillverka superversionen av Model S



Tesla presenterar nya Model S Plaid – 0-100 km/h på 2,1 sekunder

15. Elon Musk erkänner Teslas problem

Av Johan Augustin 17 Maj, 2023

Elon Musk erkänner att det blir ett kämpigt år för Tesla. Trots alla problem som har hopat sig för bolaget så tänker Musk inte släppa vd-rollen.



Elon Musk erkänner att Tesla har problem framöver.

Teslas årliga bolagsstämma hölls på tisdagen i Texas, och där hamnade den globala ekonomin givetvis högt upp på dagordningen, [berättar WSJ](#).

”Tesla är inte immun mot den globala ekonomiska miljön”, uppgav **Elon Musk** vid mötet. Han sa vidare att 2023 kommer bli ett tufft år för bolaget eftersom stigande räntor slår hårt mot potentiella kunder som i många fall avstår från att köpa bilar.

Lämnar över vd-rollen på Twitter

Musk har sagt att han vill lägga mer tid på Tesla framöver, bland annat genom att lämna över [vdrollen för Twitter till Linda Yaccarino](#).

Och det kommer behövas eftersom Tesla hostar sig fram i en brant uppförsbacke. Bolaget har tappat halva marknadsvärdet sedan augusti i fjol och prissäskningar har lett till en fjärdedels minskning av vinsten under det första kvartalet. Framöver kommer Tesla antagligen behöva vänja sig vid det faktum att vinsten blir mindre om bolaget ska fortsätta att växa.

Nya produkter på gång enligt Elon Musk

Musk, som fick frågan av en investerare under den senaste bolagsstämman om han tänker lämna över vd-rollen även på Tesla, har dock inga sådana planer. Istället fortsätter han att flirta med investerare om att Tesla har nya modeller på gång, två stycken nya produkter handlar det om.

Utan att avslöja för mycket ska de två modellerna tillsammans, enligt Musk, uppgå till över fem miljoner enheter om året.

Läs även: [Kunder stämmer Tesla: “Har förstört räckvidden” \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Bakslaget: Tesla återkallar en miljon bilar – “bromsfel” \[Dagens \]](#)

16. Elon Musk: Därför ska Tesla börja med reklam

Publicerat av Maths Nilsson 17/05/2023

Tesla har aldrig någonsin köpt en annons eller reklamfilm. Men nu kommer företaget för första gången någonsin att testa reklam. – Reklam är fantastiskt, och alla borde göra det, säger Elon Musk under Teslas årsmöte.



De flesta bilmärken satsar mångmiljardbelopp på reklam och marknadsföring, men Tesla har under alla år valt att lita på sociala medier, viral spridning och uppmärksamhet i medierna. Ingen kan klaga på resultatet.

Men nu meddelar Elon Musk att det kan bli ändring på strategin. För första gången någonsin ska Tesla testa att köpa reklam och annonsering. När prissänkningen inte gett önskad försäljningsökning har många föreslagit att Tesla borde testa betald marknadsföring. Under årsmötet fick Elon Musk en fråga om reklam från analytikern Kevin Paffrath.

– Vi ska prova lite reklam och se hur det går, blev Elon Musk något överraskande svar.

Enligt Elon Musk är det hans arbete med Twitter som har fått honom att förstå hur effektivt reklam kan vara.

– Reklam är fantastiskt, och alla borde göra det. Jag tror att jag hör din typ av större poäng, som är att det finns fantastiska funktioner och funktionalitet hos Teslas som folk helt enkelt inte känner till, och även om det uppenbarligen är många som följer Tesla-kontot och mitt konto... predikar för kören, och kören är redan övertygad, säger Elon Musk.



Maths Nilsson

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



17. Frankrike vill också ha Tesla-fabrik

Posted by Kristofer Rask maj 16, 2023

Teslas fabrik i Berlin producerar nu fler än 5 000 Tesla Model Y i veckan, och målet är att på sikt skala upp till 10 000 enheter i veckan. Fabriken är viktig för både Tesla men också regionen Brandenburg där fabriken ligger.



Tesla har dock större långsiktiga produktionsmål än så och för att klara dessa kommer Tesla förr eller senare behöva bygga fler fabriker i Europa.

Någon som nu pockar på Teslas uppmärksamhet är Frankrikes president Emmanuel Macron. I veckan har han träffat Elon Musk för att sälja in Frankrike som Teslas nästa stora producentland.

– Möte med Elon Musk. Vi pratade om Frankrikes attraktionskraft och de betydande framstegen inom elbilar- och energisektorn. Vi pratade också om digital reglering. Vi har så mycket att göra tillsammans, skriver presidenten på Twitter.

Elon Musk talade senare till den franska pressen:

– Inga tillkännagivande idag men jag är mycket imponerad av president Macron och den franska regeringen och hur välkomnande de är, sa Elon till de väntade pressuppbådet.

Elon Musk har träffat fler presidenter för att diskutera möjliga etableringar av nya Tesla-fabriker. I november träffade Elon bland annat Sydkoreas president och diskuterade möjligheterna till [att etablera en större fabrik där](#).

18. Audichefen Rupert Stadler erkänner sig skyldig i dieselgate

Publicerat 16/05/2023 av Maths Nilsson

Audis förre vd Rupert Stadler erkänner delaktighet i dieselgate-skandalen. Han har gjort en uppgörelse i tysk domstol för att slippa fängelse. – Jag förstår att det för min del fanns ett behov av mer omsorg, sade advokaten på uppdrag av Stadler.



Svallvågorna efter dieselgate 2015 böljar fortfarande. På tisdagen erkände Audis förre vd Rupert Stadler sig skyldig till bedrägeri i skandalen. Han ska ha gjort en uppgörelse med domstolen som ska ge honom villkorlig dom, uppger [Reuters](#).

Stadler säger att han inte visste att fordon manipulerats, men att han insåg att det var möjligt att så skett och accepterade det. Uttalandet var väntat och Stadler riskerar nu villkorlig fängelsedom på upp till två år och 12 miljoner kronor i böter.



Maths Nilsson

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



19. Elbilen Rimma Nevera sätter 23 världsrekord på en dag

Posted by Kristofer Rask maj 17, 2023

På en dag satte den kroatiska biltillverkaren Rimac Automobili hela 23 världsrekord med elbilen Nevera.



FILM: <https://youtu.be/cSp2CN-XQX8>.

Sedan tidigare innehar Rimac Nevera den snabbaste toppfarten för en produktionsbil med en toppfart på 412 km/h.

I den senaste serien av rekordförsök gav man sig an "hyperbilarnas största utmaning", att köra från stillastående till 400 km/h och tillbaka till stillastående igen på snabbast tid. Det tog 29,94 sekunder. I processen slog man flera andra rekord och tog dessutom titeln för flest prestandarekord tagna på en dag.

– Idag är jag stolt över att säga att bilen vi har skapat kan komma till 400 km/h och tillbaka till 0 på kortare tid än det tog McLaren F1 att accelerera upp till 350 km/h. Och inte bara det, den kan göra det om och om igen och slå alla andra prestationsrekord i processen. Om du hade en Nevera och tillgång till en racingbana skulle du kunna göra det också, säger biltillverkarens grundare Mate Rimac.

– Med kontrollsystemen som vi har på Rimac var det ganska lätt att slå alla rekorden. Du kan bokstavligen äta en glass medan du sätter de flesta av dem, kommenterar den kaxiga testföraren Goran Drndak.

Rekorden sattes på testbanan Automotive Testing Papenburg (ATP) i Tyskland och verifierades av oberoende Dewesoft och RaceLogic. Listan med de slagna rekorden ser du nedanför:

MOTORNYTT

Test	RaceLogic	Dewesoft
0-60 mph	1,74 s	1,74 s
0 -100 km/h	1,82 s	1,81 s
0-200 km/h	4,42 s	4,42 s
0-300 km/h	9,23 s	9,22 s
0-400 km/h	21,32 s	21,31 s
100-200 km/h	2,59 s	2,59 s
200-300 km/h	4,81 s	4,79 s
200-250 km/h	2,00 s	2,00 s
100-0 km/h (sträcka)	29,12 m	28,96 m
0-100-0 km/h	4,03 s	3,99 s
0-200-0 km/h	8,85 s	8,86 s
0-300-0 km/h	15,68 s	15,70 s
0-400-0 km/h	29,94 s	29,93 s
¼ mile	8,26 s	8,25 s
1/8 mile	5,46 s	5,44 s
½ mile	12,82 s	12,83 s
"Standing mile"	20,62 s	20,59 s
0-100 mph	3,23 s	3,21 s
0-120 mph	4,19 s	4,19 s
0-130 mph	4,74 s	4,75 s
0-250 mph	21,89 s	21,86 s
60-130 mph	2,99 s	2,99 s
0-200 mph	10,86 s	10,86 s

20. Jaguar S-Type var lagom gammal – redan som ny

Publicerad 2023-03-05 6:30. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Jaguar hängde på retrotrenden i bilvärlden under 1990-talet med lanseringen av sedanmodellen S-Type.



Dåtiden tar grepp på nutiden i nästan varje tid. Tänk bara på den här vinjetten, **Backspegeln**, som ständigt blickar bakåt för att hjälpligt komma framåt. Låt oss därför denna gång lägga lite tid på bilar som visserligen var nya i sin era men som ville ge en smak av förr: retrobilarna.

Flugan spreds snabbt under några år på 1990-talet och framåt, med modeller baserade på en då modern teknik men med design som väckte sympati genom att flirta med vårt ständiga behov av att blicka tillbaka.

För visst minns du den superheta Chrysler PT Cruiser, den märkliga roadsterpickisen Chevrolet SSR, överraskningen VW New Beetle och eleganta Rover 75, som alla dök upp runt millennieskiftet? Eller jänkarna Mustang, Camaro och Challenger som några år senare anlände med klara drag av sina 1960-talsoriginal?

I vår tid har vi begåvats med Renault Alpine och Nissans senaste Z som båda flirtar med linjer från sina första utföranden. Supersuccén Fiat 500, sedan många år den italienska storhetens viktigaste modell, ska vi förstås inte heller glömma.

»Eleganta, lätt bakåtlutade karosslinjer som osade katt i precis rätt dos.«



Och så är det Jaguar S-Type, den kanske mesta retro bilen av alla. Den var ny i det mesta när den dök upp 1999 men allt annat än modern i linjerna.

Den första Jaguar S-Type var egentligen en föga framgångsrik modell, om än lika smakfull som många 1960-talare från Jaguar. Nyversionen dök händelsevis upp samma år som Rover 75, den moderna tappningen, så nog var det ett starkt virus som genomför den engelska bilindustrin.

Det var ju Ford som styrde Jaguar vid denna tid och man kostade på sin engelske patient eleganta, lätt bakåtlutade karosslinjer som osade katt i precis rätt dos. Ingen kunde heller ta miste på frontens prominenta grill, omgiven av spanande strålkastare. Inredning med läder och trä? Of course! S-Type tycktes ha allt.

Fyra år efter debuten för S-Type, i Vi Bilägare 2/2003 (alltså för precis 20 år sedan) provade Tommy Wahlström en ansiktslyft version, även om det mest var i baken Jaggan fått ändrat utseende. Den tidigare smala, tvärgående kromlisten på bakluckan hade sträckts ut helt mellan baklamporna och blivit "The Signature Blade", som Jaguars marknadsförare stolt kallade kromstycket.

Treliters V6, rätt trångt baksäte, interiör med massor av rätt känsla – men också minus för en del plastiga "Forddetaljer" och för Fordkoncernens förhärskande vindruta med ingjutna eltrådar som gjorde sikten halvsuddig. Tommy hade ros och ris att dela ut men innerst inne sken det igenom att han gillade bilen högt och rent – och vem gör inte det?



Calle Carlquist

BILSPORT

21. Norska bilarna du inte visste fanns

Publicerad: 2023-05-17 12:30 Text: Gunnar Ljungstedt

Okej, det är Norges nationaldag. Då måste vi ju prata om norsk biltillverkning.



Troll var glasfibersportbilen som skulle sätta Norge på hjul. Det blev bara fem bilar.

Trots att det är vårt grannland känner de flesta till försvinnande lite om just norska bilar. I alla fall om vi bortser från Reodor Felgens mastodontracerbil II Tempo Gigante från filmen, eller snarare det norska nationaleposet, Flåklypa Grand Prix.

Kanske helt enkelt för att det inte finns så mycket att känna till. Norrmännen har klarat sig bra på skidguld och oljepengar, och därför inte behövt krångla till det med egen bilproduktion. Men visst, det har gjorts försök. Och görs, än idag.



Norges mest kända bil är ironiskt nog fiktion. Men i samband med den internationella lanseringen av filmen 1976 byggdes en fullskalebil.



När mer nutida norska bilprojekt är lite mer återhållsamma i storlek var Giganten en riktigt bjässe med hela sex hjul och plats för 12 personer ombord.

Både rejäla pjäser och mer återhållsamma skapelser. Som Mustad "Giganten" från 1917 med hela sex hjul, plats för 12 passagerare och en toppfart på 110 km/h, den får representera första kategorin. Precis som Il Tempo Gigante så blev det bara ett exemplar.



Den började i Danmark men hoppade via Tyskland till Norge där den byggdes under namnen Kewet och Buddy.



Think City 2009

I kategorin återhållsamma skapelser hittar vi exempelvis både Troll och Kewet. Elbilen Kewet är egentligen dansk, men merparten av sitt liv har den levt i Norge. När dansken Knut Erik Westergaard sålt av sin högtryckstillverkning (minns ni KEW?) startade han Kewet och 1991 rullade de första bilarna ut. Efter en konkurs 1998 bildades Kewet International och rättigheterna fördes över till norska Kollega Bil A/S som snart bytte namn till Elbil Norge A/S.

Sex generationer Kewet byggdes, från 2007 under namnet Buddy, och totalt rör det sig om sisådär 1 500 bilar. Utvecklingen har gått från 48 volt och 5 kW motoreffekt till 72 volt och 13 kW. Bilarna är tresitsiga (med lite god vilja).

Troll då? Då måste vi backa till 1950-talet. Troll Plastik- og Bilindustri presenterade sin första modell för den församlade världspresen (nåja) i november 1956, en sportbil av plast, precis som Chevrolet Corvette!

Nja, kanske inte precis. Med en tvåcylindrig 700 cc tvåtaktare från tyska Gutbrods konkursutförsäljning blev det kanske ingen raket. Tanken var snarare en billig bil för det norska folket som verkligen törstade efter just det.

Det blev bara fem bilar, sedan gick firman i kånken. Inte för att den var skräp, vilket den i och för sig var, utan för att inte rubba handelsbalansen. Alltså, på riktigt. Normmännen sålde fiskmjöl i abnorma mängder till Sovjetunionen och som motprestation köpte man bilar från öst. En norsk bil kunde skjuta detta i sank, därför gavs Troll bara tillstånd att sälja 15 bilar i Norge.

Det finns flera exempel på norska bilindustri. Som Think, eller TH!NK som företaget tyckte att man skulle skriva. En elbillstillverkare grundad 1991 och med en produkt som väl närmast var en Kewet i modernare tappning.

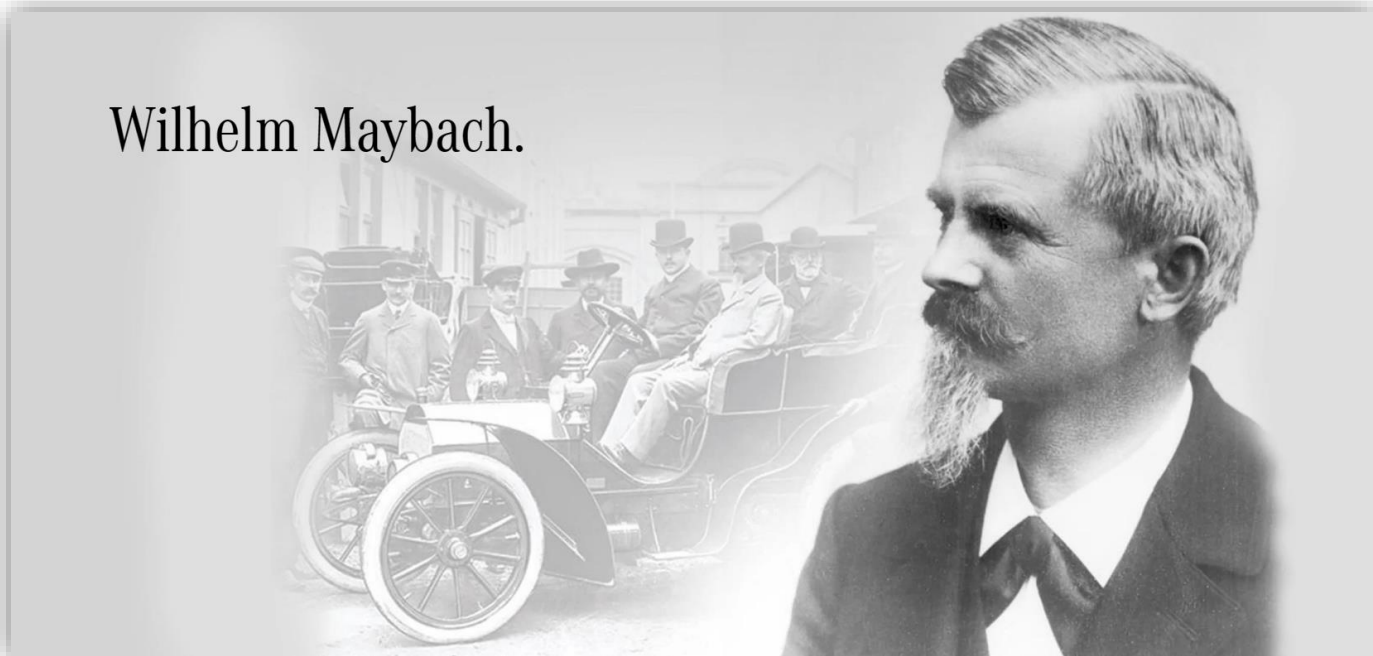
Självaste Ford Motor Company blev huvudägare 1999 och stoppade in 150 miljoner dollar innan man drog sig ur 2003. När Teknikens Värld testade Think City 2009 jämfördes den med ett hemmabygge och utsågs till den sämsta bil som tidningen någonsin testat.

Börjar du se en röd tråd här? Det är inte direkt några framgångssagor. Tur att normmännen är så mycket bättre på att producera skidåkare, olja och fisk!



22. Wilhelm Maybach

Wilhelm Maybach.

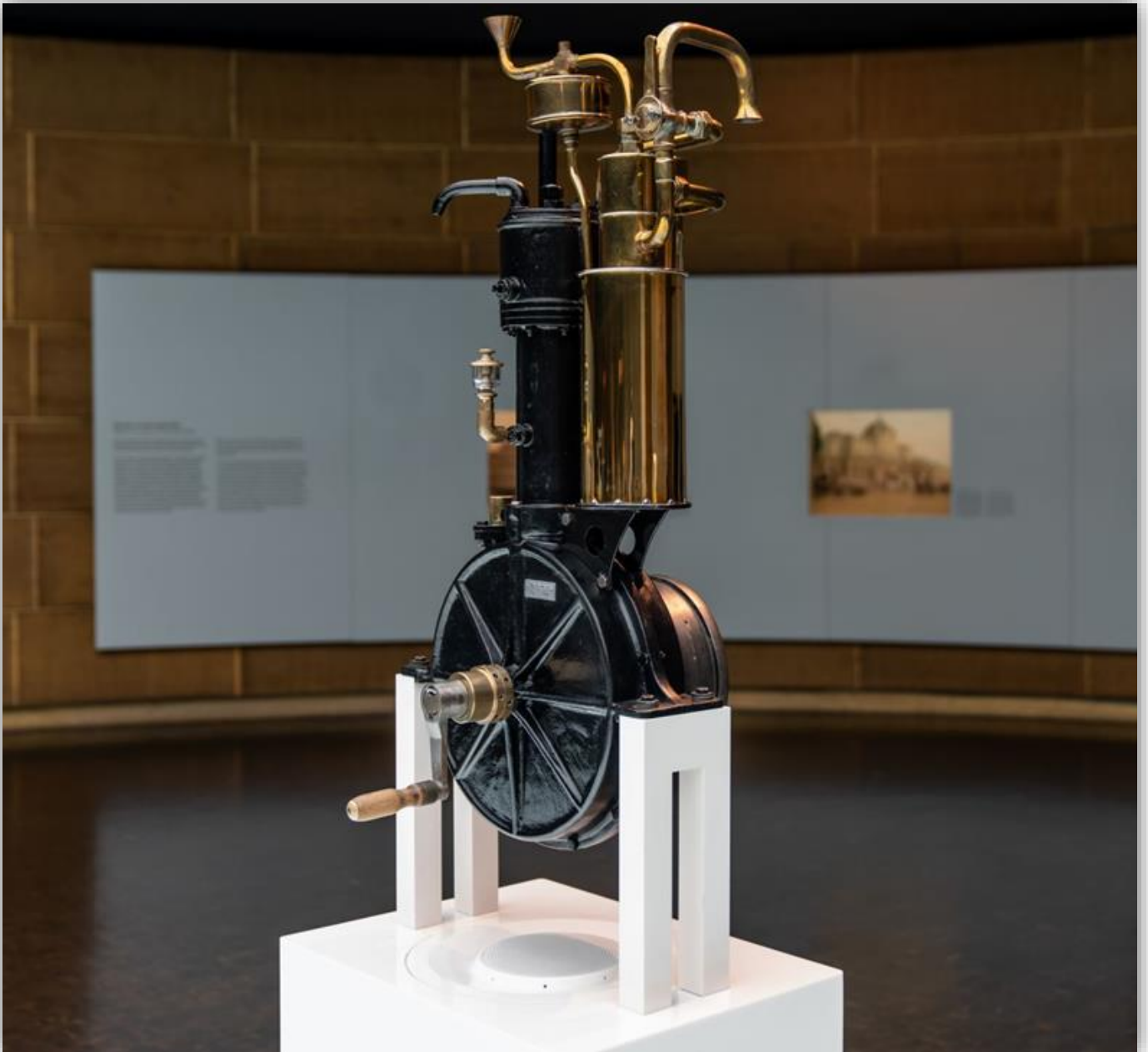


Daimlers sympatiska följeslagare.

Wilhelm Maybach föddes i Heilbronn den 9 februari 1846, där han växte upp med sina fem syskon. Han blev föräldralös vid tio års ålder. Han gick i skola på Bruderhaus Reutlingen, en kristen institution grundad för att ge hem och arbete till socialt missgynnade, vars grundare och rektor insåg Maybachs tekniska talang i ett mycket tidigt skede och gav honom uppmuntran. I Reutlingen gjorde Maybach också bekantskap med Gottlieb Daimler 1865 och blev hans medarbetare och hängivna vän fram till dennes död. Från september 1869 arbetade Maybach tillsammans med Daimler i Karlsruhe och flyttade sedan till Deutz gasmotorföretag. Där inspirerades han att konstruera en lätt, höghastighets förbränningsmotor som skulle vara lämplig för fordon på land, på vatten och i luften. Daimler hade lämnat Gasmotorenfabrik Deutz i mitten av 1882, efter meningsskiljaktigheter med ledningen. I oktober 1882 följde Wilhelm Maybach honom till Cannstatt för att förverkliga idén om en lätt, höghastighets förbränningsmotor.

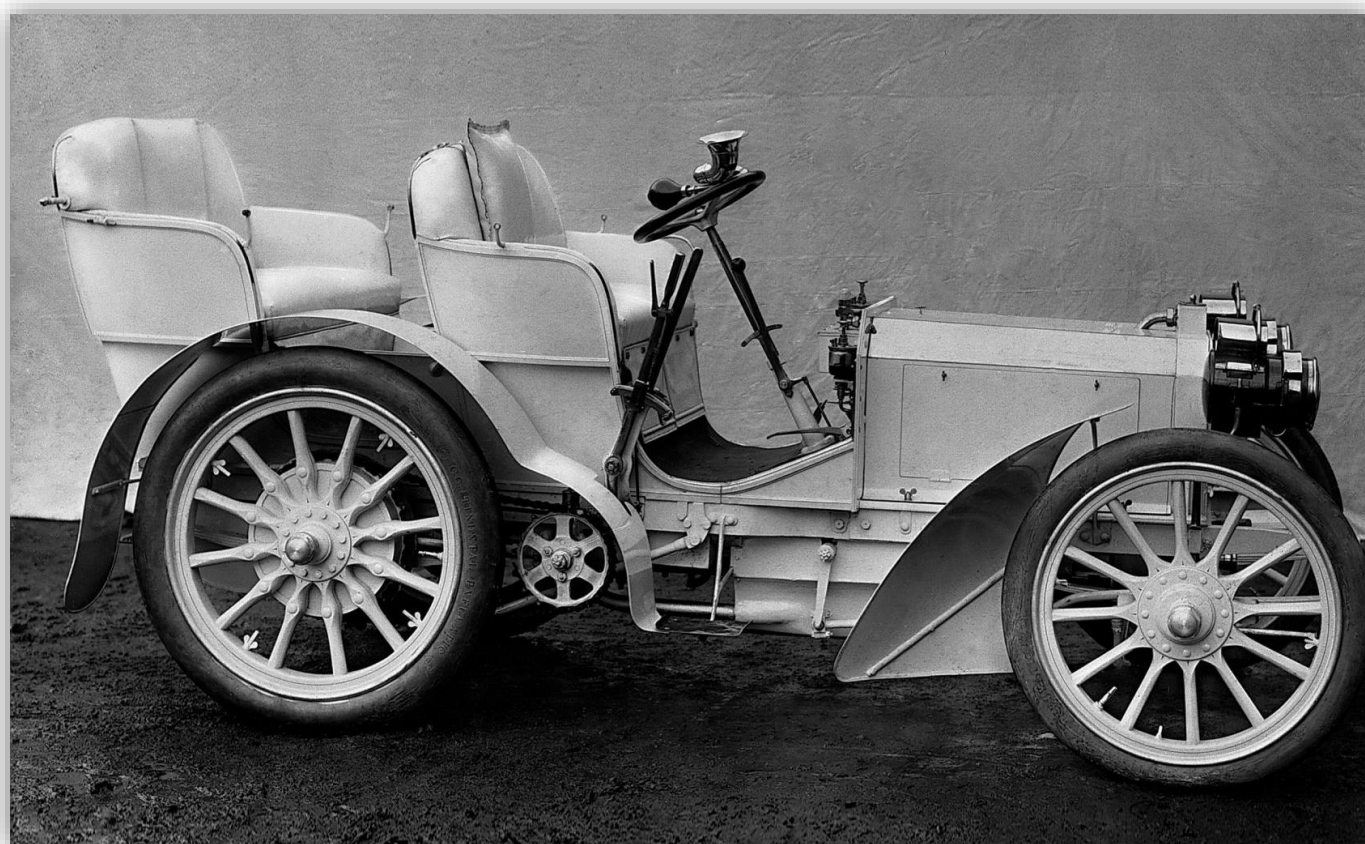
Den första experimentella horisontella motorn.

Under sin omfattande forskning stötte Maybach på ett patent av engelsmannen Watson som beskriver ett oreglerat tändsystem för varmrör – en viktig förutsättning för högre motorvarvtal. År 1883 utvecklade han den första experimentella horisontella motorn som följdes av den så kallade farfarsklockan, en motor med en vertikal cylinder som var lämplig för installation i ett fordon. År 1885 utrustades en träbil med denna motor, följt av en buss året därpå. Men Maybach nöjde sig inte med att bara bygga motorer för turistbussar. Uppfinningen som härrör från dessa ansträngningar var den stålhjuliga bilen, och det var med detta fordon som Maybach introducerade växellådan till bilteknik. Maybachs design presenterades först för världspubliken på världsutställningen i Paris 1889. I detta avseende var Maybach till och med delvis ansvarig för skapandet av den franska bilindustrin.

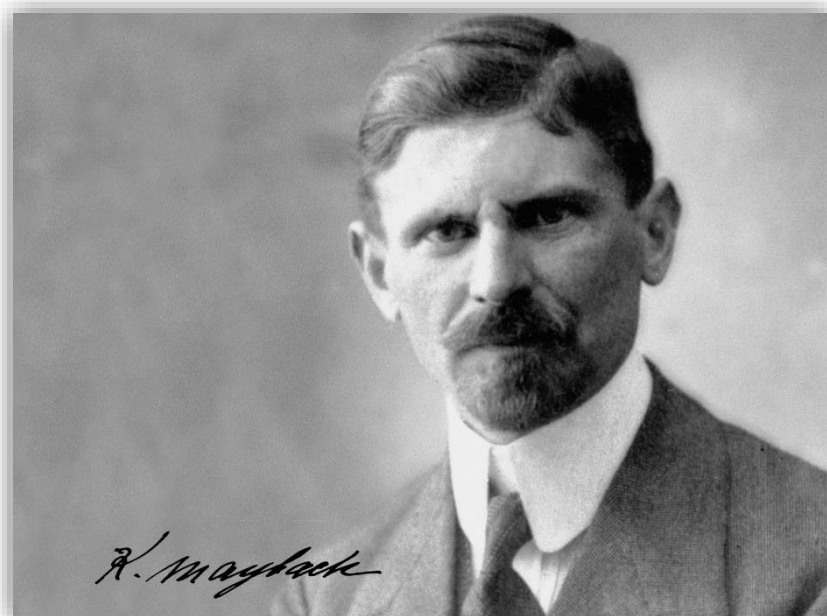


Kungen av designers.

När Gottlieb Daimler grundade Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) tillsammans med Max Duttenhofer och Wilhelm Lorenz i november 1890 utsågs Maybach till chefsingenjör, men han lämnade företaget igen i februari 1891 på grund av de ogynnsamma villkoren i hans anställningsavtal. Under ett och ett halvt år utförde Maybach ytterligare designarbete i sitt eget hem. På hösten 1892 började han utvecklingsarbete finansierat av Daimler på Hermann Hotel i Cannstatt, och producerade stora konstruktioner som sprutmunstycksförgasaren och Phoenix-motorn, samt detaljerade förbättringar av remdriften. På initiativ av den engelske industrimannen Frederick Simms återvände Maybach till DMG som chefsingenjör i november 1895. Där utvecklade han initialt den rörformiga radiatoren med en ventilator och senare bikakeradiatoren. Som ett ytterligare tekniskt mästerverk designade King of Designers - som fransmännen kallade honom - den första fyrcylindriga bilmotorn. 1898/99 konstruerade han också en ny motorgeneration med fem modeller från 6 hk (4 kW) till 23 hk (17 kW).



Maybach skapade vad som förmodligen är hans mest framstående design efter Daimlers död 1900: i mars 1901 orsakade den första Mercedes en sensation vid Nice Week. Denna bil skilde sig avsevärt från alla andra fordon som tidigare konstruerats och byggts av Daimler-Motoren-Gesellschaft och satte stopp för tränarens era inom bilteknik. Under senare år mötte Mercedes-bilar stor framgång. Maybach föll dock offer för flera intriger. Han ersattes som chefsingenjör och begränsade sin verksamhet till en uppfinningsavdelning. År 1907 lämnade han DMG en förbittrad man. Efter att en storm förstörde Zeppelin LZ 4 den 5 augusti 1908 föreslog Maybach greve Zeppelin att han kunde bygga en ny och bättre luftskeppsmotor. År 1909 gick de samman för att grunda Luftfahrzeug-Motorenbau-GmbH i Bissingen och Wilhelm Maybachs son, Karl Maybach, blev teknisk chef för företaget. År 1912 flyttade företaget till Friedrichshafen vid Bodensjön och Karl konstruerade den nya motorn.



I direkt konkurrens. Efter slutet av första världskriget lanserades företaget, som nu handlar som Maybach-Motorenbau, inom fordonsteknik. Fordonen designades av Karl Maybach. Den första serietillverkade bilen, Maybach 22/70 PS (W 3), presenterades 1921 och förblev i produktion fram till 1928. Genom att producera denna bil och de andra Maybach-bilarna, som byggdes fram till 1941, konkurrerade företaget direkt med dåvarande Daimler-Benz AG. Med sådana modeller som Mercedes-Benz "Nürburg", modellen 770 "Grand Mercedes" eller 500 K/540 K-modellerna, till exempel, satte företaget i sin tur standarder under denna period. Men det fanns en gemensam faktor som förenade båda företagen, och det var målet att tillgodose önskemålen från de mest krävande kunderna med mycket exklusiva fordon som var enastående när det gäller teknik, design, utrustning och kvalitet.



Maybach 22/70 PS (W 3) 1921.

MOTORNYTT

SLUT