



Jensen Interceptor II 1971.

- 1. Så räddades Nevs Emily GT**
- 2. Mazda bygger elektrisk MX-5**
- 3. Prov Dacia Spring Electric Extreme**
- 4. Prov BMW iX5 vätgas**
- 5. Produktionen av BMW i5 har startat**
- 6. Kolla in när nya BMW 5-serien byggs**
- 7. BMW iX1 testad**
- 8. Tesla ska ha ljugit om sin räckvidd**
- 9. Teslas hemliga team tystade klagomål**
- 10. Nissan har sålt en miljon elbilar**
- 11. Succé för Mercedes**
- 12. Så ska polis, ambulans och brandförsvaret ställa om till eldrift**
- 13. Fler elbilar på marknaden än diesel**
- 14. Så flydde Nissans vd i en resväska**
- 15. Jensen Interceptor hade lyx, stil, komfort**

1. Hemliga spelet: Så räddades Nevs Emily GT

Publicerat 27/07/2023 av Erik Aspegren

Den ensamstående mamman fick plötsligt ett mejl om att hon skulle ta över som vd på Nevs. Några månader senare är Nina Selander på väg att bli hjältinnan som återupplivar Saabs fabrik och skriver svensk bilhistoria genom att sätta en av världens bästa elbilar i produktion. Här är den otroliga historien om hur det svenska elbilsprojektet Nevs Emily GT är på väg att bli verklighet.



Avslöjandet slår ner som en bomb

Det kom som en chock när den svenska elbilen Nevs Emily GT visades upp i april, som fram till dess varit totalt hemlig. **Auto Motor & Sport** fick provköra och visa bilder på den elbilen som hållits hemlig och sedan var snöbollen i rullning. Enligt tidningen var bilen otroligt imponerande, som "en svensk Porsche Taycan" och den gav ett produktionsfärdigt intryck. Det superhemliga svenska elbilsprojektet togs fram på bara tio månader under 2019.

Om bilen hade gått i produktion hade det varit en av världens mest avancerade elbilar med egenskaper som i vissa aspekter spöar Tesla och Porsche.

– Vi har haft ett team som har gjort ett otroligt jobb med elbilsprojektet, på så kort tid. Utan hjärtat och det engagemang som vi har hade det varit omöjligt att utveckla en så fantastisk produkt på denna tidslinje, sa Nevs vd Nina Selander efter avslöjandet.

Utvecklades i största hemlighet

På bara 10 månader utvecklade Saab-ingenjörer på Nevs i största hemlighet en av världens mest avancerade elbilar i Trollhättan. Nevs Emily GT bär klara släktdrag med Saab 9-5 NG och en del andra Saabbilar. Efter bara 10 månader hade teamet gått från ett blankt papper till en körbar prototyp klar för visning och tester.



– Det är en för snygg, bra och modern elbil för att gå i graven, sa Nevs vd Nina Selander till **Carup**. Allt började med att Nevs ägare Evergrande hade köpt hjulmotorföretaget Pro-tean Electric.

Mycket hastigt fick Nevs under 2019 uppdraget att ta fram en unik elbil som skulle visa på fördelarna med hjulmotorer. Kodnamnet för projektet blev Nevs Emily GT, då ordern från Evergrande kom samma dag som Emily hade namnsdag. Uppdraget att leda projektet gick till Nevs chefsingenjör och programdirektör Peter Dahl, en rutinerad utvecklingsingenjör som började på Saab Automobile redan 1994.

– Bilen togs fram efter att vår utvecklingschef Frank Smit fått uppdraget i Kina. Vi hade ingenting framme när vi började. Totalt har 350 personer arbetat med projektet, ungefär hälften är anställda på Nevs, berättade projektledaren Peter Dahl på Nevs för **Carup**.

Hemlig provkörning på Volvos bana

Kort efter att Emily GT visats upp körs den på Volvos testbana i Hällered av bland annat Nevs ledning och Christian von Koenigsegg. Vägegenskaperna beskrivs som lika revolutionerande som en carvingskidan och drivningen ger bilen unika egenskaper. Nyckeln är de unika hjulmotorerna. En av de största fördelarna med Emily GT är att den är rymligare än de elbilar som finns på marknaden idag.

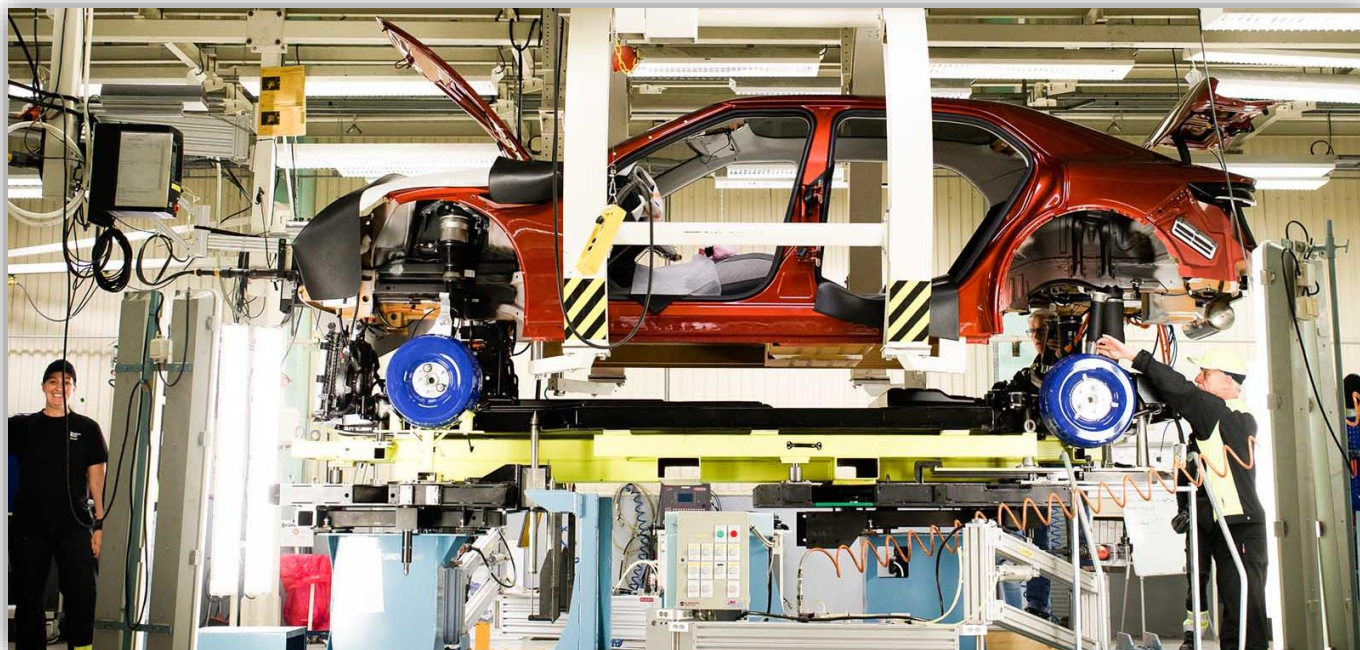
Hjulmotorerna utan växellåda och axlar frigör utrymmen som kan användas till passage-rarutrymme, bagage – och större batterier. Utrymmena är lika stora som hos en SUV, trots att bilen är kompakt och strömlinjeformad. Christian von Koenigsegg var lyrisk efter att ha testat Nevs Emily GT med hjulmotorer.

– Mitt första intryck är att körningen är väldigt avkopplande, du kan verkligen känna att den har torque vectoring. Jag är mycket, mycket imponerad, **sa superbilskungen** Christian von Koenigsegg efter att ha provkört bilen. Nevs, Evergrande och Koenigsegg har tidigare samarbetat med utvecklingen och tillverkningen av hyperbilen Koenigsegg Gemera.

Nevs kris nära döda projektet

Nevs ägare Evergrande har vid det här laget hamnat i en akut ekonomisk kris och det blir omöjligt att tillverka Nevs Emily GT. Hela Nevs läggs i februari i mår i en malpåse och det är osannolikt att bilen ska gå i produktion. Framtiden för den svenska elbilen ser minst sagt mörk ut. Nevs ledning försöker nu sälja projektet för att få liv i bilen igen.

– Målsättningen är att en köpare ska ta över hela projektet och sedan kunna bygga färdigt bilen och få ut den på marknaden inom ett och ett halvt år, sa Nevs vd Nina Selander till **Ekot** i slutet av maj.



Nina Selander – Hjältinnan bakom miraklet

Nina Selander är HR-chefen som väldigt hastigt blev vd på elbilsbolaget Nevs med det mindre avundsvärda uppdraget att omedelbart ge nästan hela personalen sparken. **HR People** möter henne på plats i Trollhättan i början av juni. Den ensamstående mamman fick en torsdag i februari ett mejl från Nevs kinesiska ägare Evergrande. Där stod att de beslutat att sparka vd:n och lyfta upp Nina Selander som hans ersättare på posten som vd. – De ringde inte. Det var inget förhandlande. Jag fick ett protokoll från ett möte att de hade fattat detta beslut, säger hon till **HR People**.

– Jag ville fundera ett dygn, vilket de tyckte var väldigt lång tid, säger hon till **HR People**. Nästa dag hade de ett möte.

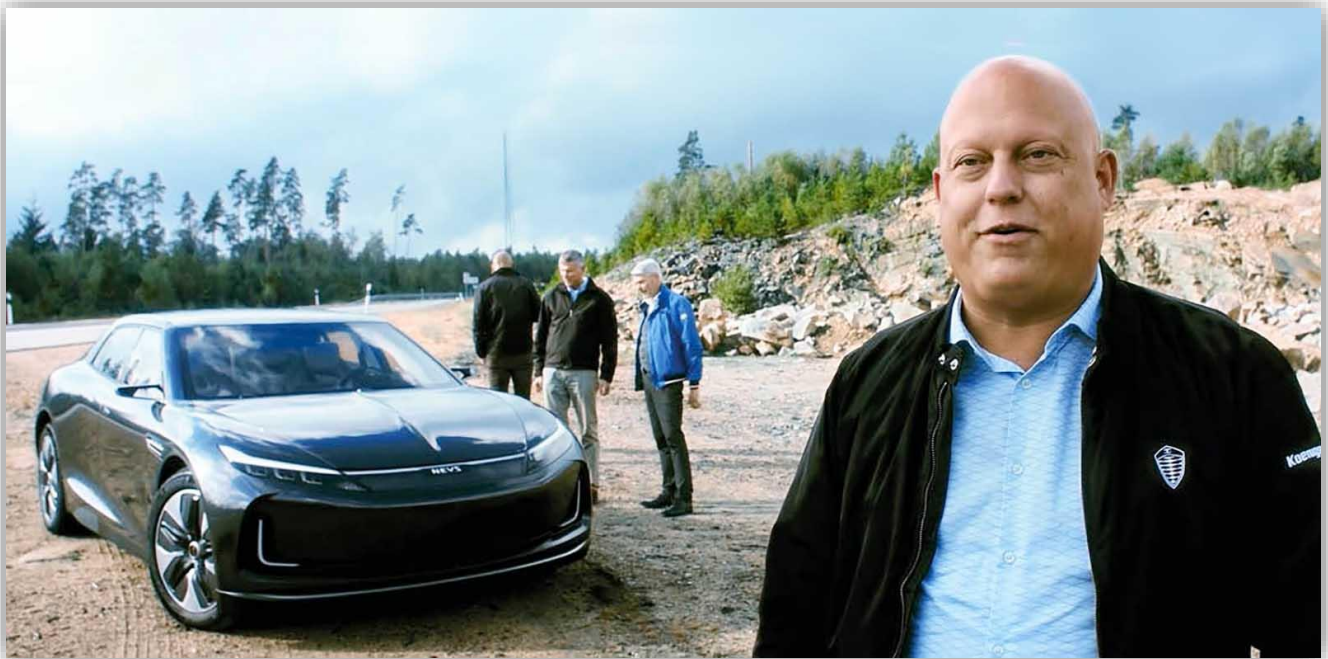
– En medarbetare från Evergrande förklarade hur jag kände, att det var totalt överraskande. Men ägarna var bestämda. De ville och förutsatte att jag skulle säga ja och, ja, det gjorde jag, säger hon. Två dagar senare, fick hon nya meddelanden.

– Jag fick veta att företaget skulle försättas i totalt viloläge, men inte konkurs, och att inga pengar skulle komma från Evergrande Group, säger hon till **HR People**. Där stod Nina Selander dag två som ny vd med 65 miljoner i skulder och inga pengar till löner. I största hemlighet gjorde hon en plan och bestämde att bilen som varit hemlig i två år nu skulle läckas till medierna. Detta i hopp om att nyheten om den fantastiska bilen skulle spridas och att någon skulle bli intresserad av att köpa projektet. Det är mycket tack vare Nina Selander som vi idag känner till Emily GT, och idag ser hennes och flera andra nyckelpersoners kupp ut att gå i lås.

En otrolig bil som slår det mesta

Vid det här laget hyllas den färdiga prototypen av flera medier som provkört bilen. Britiska **Top Gear** är en av de som gjort en uppmärksammas provkörning. De tror att elbilen kan förändra världen.

– Det här är en bil som kan förändra hur vi designar elbilar för alltid, **säger Tom Ford**. Bilbranschen tycks ha cementerat hur elbilar konstrueras. Varenda ny elbil som lanseras är konstruerad på exakt samma sätt som Tesla Model S som kom för 14 år sedan. Men kanske finns det ett bättre sätt att konstruera elbilar. Nevs har valt ett helt annat sätt att tillverka deras prototyp.



Proteans lösning med hjulmotorer som används i bilen är mycket kompakt och tar upp mindre utrymme än traditionella elmotorer. Någon drivenhet med växellåda och axlar behövs inte, vilket också sparar vikt hos bilen. Varje hjulmotor väger ungefär 36 kg och är av typen vätskekyld permanentmagnet. Bilen blir drygt 100 kg lättare än en vanlig fyrhjulsdriven elbil. En annan fördel är att hjulmotorerna ger en ännu mer direkt kraftupplevelse jämfört med dagens elbilar. Motorerna sitter direkt mot fälgen och det finns ingen växellåda eller några axlar som kan orsaka fördröjning. Hjulmotorerna ger en otrolig väghållning.

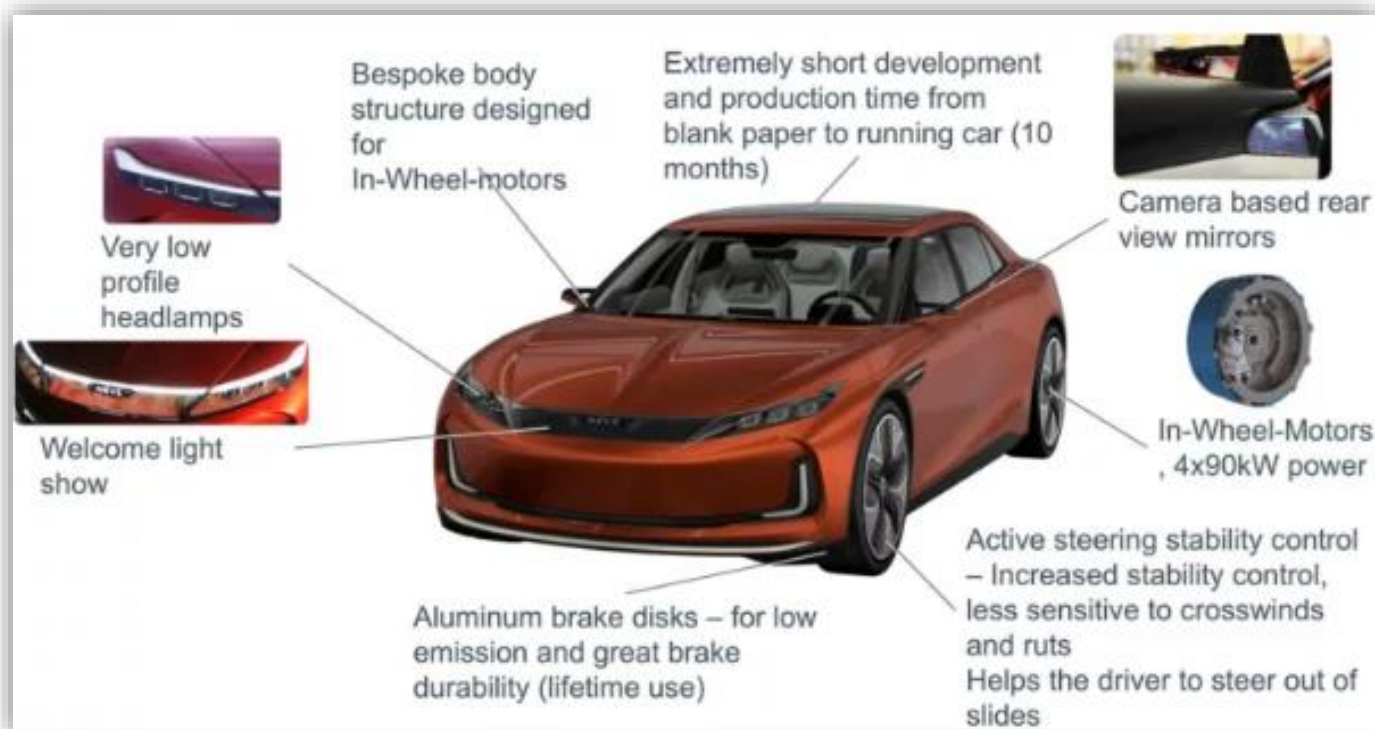
Enligt Protean som tillverkar hjulmotorerna är effektförlusterna ännu lägre än hos en vanlig elbil. Det ger lägre energiförbrukning och längre räckvidd, samtidigt som accelerationen är snabbare. 100 km/h sker på drygt tre sekunder. Nuvarande version PD18 har 120 hästkrafter per hjul, totalt 480 hästkrafter. En senare version kommer att ha drygt 160 hästkrafter per hjul, alltså över 650 hästkrafter totalt.

Möjligheten att fördela vridmomentet fritt mellan hjulen öppnar upp för en helt ny typ av väghållning, Nevs Emily GT har jämförts med en carvingskida, där en traditionell bil betar sig som gamla raka skidor. Till exempel kan bilen köra slalom eller i ett älgtest i betydligt högre hastighet än en traditionell bil. Kurvtagningen kan förbättras genom att skicka mer kraft till det hjul som behöver det.

En nackdel med hjulmotorerna är dock att än så länge är de några tusenlappar dyrare per hjulaxlar. Det kan bli ett problem hos billigare bilar, men hos dyrare och sportigare modeller är det ett gångbart alternativ. Den ofjädrade vikten för varje hjul blir också högre. Dessutom kan motorerna vara känsligare för yttre påverkan då de är svårare att kapsla in än en elmotor som sitter i mitten av fram eller bakaxeln. Nevs Emily GT är den första elbilen i modern tid som utvecklades speciellt för att ha fyra individuella hjulmotorer.

Miljardär köper fabriken

Vid det här laget duggar nyheterna tätt kring Nevs i Trollhättan. En kort tid efter att Nevs blev en världsnyhet kommer nästa stora nyhet. Nevs har sålt majoriteten i den gamla Saab-fabriken till en ny svensk ägare. Stenhaga Invest i Vara är fastighetsbolaget som tecknat ett "letter of intent" om att ta över den gamla Saab-fabriken. Totalt handlar det om 320 000 kvadratmeter lokaler och kontor och 800 000 kvadratmeter mark, uppger **Stenhaga Invest**. Maskiner och inventarier ingår i köpet.



Nevs har utvecklat Emily GT i Saab-fabriken, och än lever hoppet om bilproduktion, då Nevs behåller 20 procents ägande. Nevs ligger vid det här laget mer eller mindre i viloläge och bolaget har sagt upp 320 av 340 medarbetare i Trollhättan.

– Fastigheten ligger väldigt bra till och infrastrukturen är mycket god. Det finns bra vägar, järnväg in på området, älven för transporter med båt och dessutom flygplatsen som är närmaste granne, säger Svante Andersson, vd på Stenhaga Invest i ett [pressmeddelande](#). Genom åren har Saab och Nevs investerat många miljarder i infrastrukturen i lokalerna och fabriken.

– Vi är glada att återigen få nytt liv i fabriken. Den har stått tom alldeles för länge och nu får vi rejäl draghjälp med att låta ny verksamhet etablera sig på Stallbacka. För de anställdas del kan jag förstå att det kan uppstå en oro för ”vad händer med oss”, men det här möjliggör att flertalet anställda kommer att kunna arbeta vidare i den nya verksamheten. Men hur verksamheten ska drivas är en del av våra fortsatta förhandlingar, säger Nina Selander. Flygbolaget Västflyg som ägs av Stenhaga Invest har sin bas på Trollhättans flygplats som ligger granne med Saabfabriken. Stenhaga är något av ett doldisbolag, men i koncernen finns 70 bolag med verksamhet i 11 länder. Stenhaga Invest är helägt av Svante Andersson.

Nyheten som får hela Sverige att hoppas

I mitten på juli kommer den kanske största nyheten sen avslöjandet av prototypen. Den svenska elbilen Nevs Emily GT uppges bli verklighet och ska tillverkas i Saabs gamla fabrik i Trollhättan.

– Enligt en säker källa på Nevs ska Emily GT tillverkas i Trollhättan på Stallbacka! På riktigt, uppgav [Auto, Motor & Sport](#). Förhandlingarna om att sälja elbilsprojektet Nevs Emily GT ser ut att vara på väg att ge resultat. Det är nu klart att en hemlig investerare ska köpa elbilen. Den ska dessutom börja tillverkas i Saabs gamla fabrik i Stallbacka i Trollhättan. Tre månader efter att projektet avslöjades ska en hemlig investerare ha skrivit på ett ”Letter of Intent” om att köpa hela [Nevs Emily GT-projektet](#). Det bekräftas senare att det handlar om ”två svenska bolag och samma europeiska ägare”



Nästa steg framåt

Efter alla nyheter och artiklar om Nevs och deras elbil Emily GT kan man fråga sig vad som kommer hända framöver. Svaret kommer vi antagligen få nästa månad då affären ska offentliggöras.

– Jag vet vilka det är men det är inget jag vill prata om. Det får komma från Nevs men jag kan säga att det är en betydande del av fabriken som de kommer använda. De behöver också anställa ett stort antal medarbetare, säger Svante Andersson som äger fabriken till [TTela](#). Efter sommaren ska satsningen offentliggöras, då parterna har ett möte under vecka 32. Svante Andersson är själv en stor motorentusiast och äger ett bilföretag och racerbanan Kinnekulle Ring.

– Detta är den största lyckan för oss alla. Det är en fantastisk bil. Jag har själv fått förmånen att testa den, säger Svante Andersson till [TTela](#). Nevs vd Nina Selander har gjort ett enormt arbete genom att visa upp den i princip klara bilen och hålla företaget vid liv. Utan hennes PR-plan som hon gjorde när hon hastigt tog över som vd – hade bilen antagligen aldrig blivit något mer än fin dröm. Under våren har hon förhandlat med flera intressenter efter att projektet blivit en världsnyhet då det blev offentliggjort. Fler detaljer kommer snart och affären ska offentliggöras under augusti. Bilarna kommer enligt uppgift att fortsätta utvecklas i Trollhättan och det är nu planerat för en serieproduktion i Saabs gamla fabrik i Trollhättan.



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare för Porsche, BMW och Audi. Nås på erik.aspegren@carup.se.

2. Mazda bygger elektrisk MX-5

Publicerad 2023-07-27 kl 15:35

Text Hanna Brante

Mazda vill att MX-5:an ska vara en del av deras modeller när de går över mer till eldrivet.



Den stora utmaningen kommer bli batteriet.

Vid 2030 vill biltillverkaren ha en elektrisk version till alla sina nya modeller. Mazda har gått ut och sagt att MX-5:an ska leva vidare även då. MX-5 är en lätt och rolig sportbil och många av de karaktärsdrag som gör den till just en MX-5 kan göra det svårt att elektrifiera. I en intervju med [Carbuzz](#) avslöjar utvecklingschefen Dave Coleman vad utmaningarna blir.

– Kärnan i det som gör en MX-5 bra är att den är lätt och praktisk, säger Dave Coleman till Carbuzz.

Han fortsätter att förklara att bilen alltid ska vara en bil som är rolig att köra i alla sammanhang. Om det är på landsvägar eller i trafik. Några komponenter som gör bilen till det den är, är en smidig fjädring, bra bränsleförbrukning, hur lätt den är och en tajt styrning.

Utvecklingschefen menar att om man tar bort de komponenterna är det inte längre en MX-5 och det kommer bli svårt att behålla med en elektrisk drivlina.

– Om du gjorde bilen tung skulle det vara en helt annan sak. Och om du inte kunde ta dig till bergsvägarna med tillräckligt med räckvidd kvar för att njuta av dem, skulle det också vara en helt annan sak. Det är utmaningen vi står inför, säger Dave Coleman till Carbuzz.

Eftersom batterier är väldigt tunga blir deras största utmaning att behålla bilen lätt men med en stor nog räckvidd. Till en början ska bilen komma i hybrid drivlina för att i framtiden gå över till helt elektrisk.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Sportbilen var dödsdömd – då kom Mazda MX-5



Fantastiska att köra – utan massiv effekt



Mazda MX-5 firar 30 i orange



Mazda MX-5 som begagnad: "Mycket körglädje för pengarna"



3. PROV: Dacia Spring Electric Extreme – billig!

Av Peter Wolkenstein Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Dacia

Publicerad 2023-07-27 Uppdaterad 2023-07-26

Dacias billiga elbil finns inte att köpa i Sverige men kanske är det läge att privatimportera den här nya, starkare "extrema" varianten? Vi provkör!



En av den europeiska marknadens billigaste elbilar har nu kommit i en "extremversion" med hela 65 hk.

Dacia är bäst på att vara billigast och har varit det på den europeiska marknaden i över 20 år. På senare tid har man även erbjudit marknadens billigaste elbil i form av lilla Spring.

I Sverige är märket inte fullt så gammalt och vi får även klara oss utan den eldrivna minibilen. Hittills har det kanske varit bäst så: Kinaproducerade Spring är tänkt som en stadsbil och finns enbart tillgängligt med ett litet batteri på 26,8 kWh vilket i bästa fall ger en räckvidd på 230 km.

Enligt Dacia själva är det dock inga problem: tydligen kör den genomsnittliga Springköparen inte mer än 31 km per dag i en snitthastighet på 26 km/h.

Det är absolut trovärdigt eftersom Springs motor inte genererar mer än ynka 45 hk, vilket framförallt i uppforsbackar känns lite väl trögt. Visserligen väger bilen endast 1 045 kg och har en maxlast på minimala 255 kg, men någon raket är bilen verkligen inte.

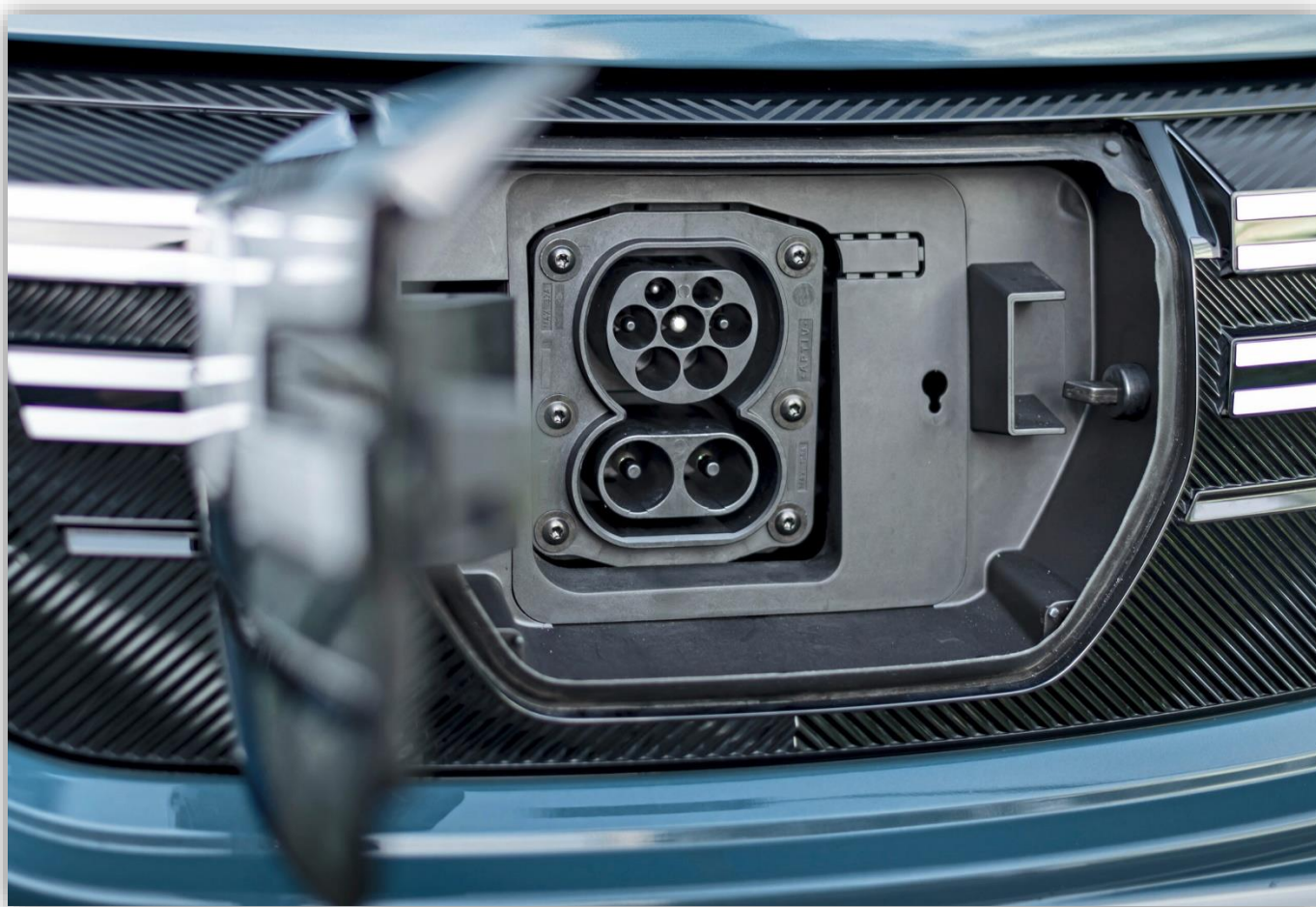


Just därför kommer nu en starkare motorisering som heter Spring Extreme 65 med "hela" 65 hk och en varvilligare motor (14 700 istället för 8 500 r/min) som tillsammans med en anpassad utväxling skickar betydligt mer vridmoment till framhjulen än standardmotorn. På regnvåt asfalt räcker det till och med för ett litet hjulspinn i korsningen. Det du.

Den starkare motorn innebär framförallt i stadstrafik att du inte längre är tvungen att ständigt ha högerpedalen planterad i mattan för att hänga med trafikflödet och även när man måste köra en bit motorväg finns det tillräckligt med kraft för att inte misstas för en mopedbil.



Multimediasystemet med navigation ingår i Extreme och bjuder på USB-anslutning samt Apple CarPlay och Android Auto.



DC-laddning kostar extra och har en maximal effekt på endast 30 kW.

I siffror är skillnaden minst lika stor som i verkligheten: 0 – 50 km/h avverkas nu på 3,9 istället för 5,8 sekunder. Sprinten till 100 km/h på 13,7 istället för 19,1 sekunder och mellan-sprinten från 80 till 120 km/h dröjer nu 13,5 istället för 26,2 sekunder. Nej, inte heller Extremeversionen kan beskyllas för att vara snabb på något sätt, men extrakraften gör elbilslivet något drägligare.

Redan i moderat fart kränger bilen märkbart i kurvorna och ESP-systemet håller bilen hårt i kopplet. Bilens syntetiska styrning gör inte saken bättre och bjuder knappast in till inspirerad körning. Fjädringen reagerar dock bättre i Spring 65 tack vare modifierade dämpare. Tvärfogar, asfaltslagningar och hål måste vara rätt rejäla innan passagerarna känner av något.

Apropå passagerarna. De bör inte vara allt för långa, framför allt om de ska sitta i baksätet. Här är det riktigt trångt och insteget är allt annat än bekvämt. På de främre stolarna (som inte bjuder på något sidostöd) njuter man visserligen inte heller av någon större rymdkänsla.

Hur ser det då ut med kvalitetsaspekten? Ungefär som man förväntar sig med tanke på bilens pris (Spring 65 kostar på den tyska marknaden från 24 550 euro, dvs drygt 285 000 kronor). Dörrarnas stängningsljud låter dig anta att bilen har byggts av ekonomiplåt, bagageutrymmet är bara delvis klätt och instrumentbrädan består till allra största del av tråkig hårdplast.

I Extremeversionen ingår däremot kopparfärgade detaljer som piffar upp tristessen en aning och man får även elektriska sidospeglar, parkeringssensorer och kamera bak samt multimediasystemet med smartphone-integrering på köpet.



Det är dessutom bara den starkare Springversionen som även kan laddas vid en DC-snabbladdare och då med maximalt 30 kW (tillval). Hemma vid wallboxen laddar bilen däremot bara enfasigt med ynka 3,7 kW.

Måste det tvunget vara en elbil på garageuppfarten borde man absolut titta på Spring 65 som är betydligt trevligare att leva med än vanliga Spring. En Dacia Sandero är däremot bra mycket större och kostar från 179 900 kronor, men finns endast med bensinmotor. Valet är ditt.

TEKNISKA DATA

DACIA SPRING ELECTRIC EXTREME 65

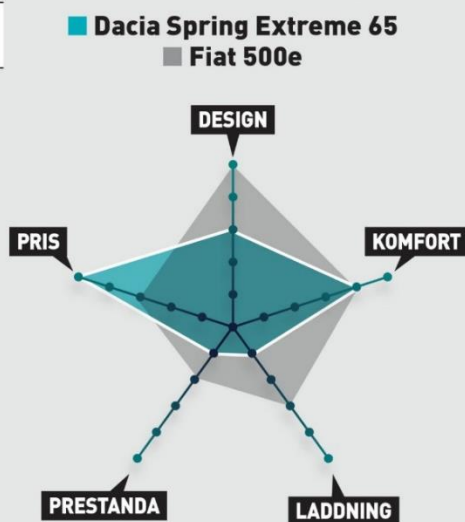
MOTOR: Synkron elmotor, 65 hk, 125 Nm. Batterikapacitet 26,8 kWh. Framhjulsdraft.

KAROSS: L/b/h 3 734/ 1 579/ 1 513 mm. Axelavstånd 2 423 mm. Bagagevolym 290–1 100 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 13,7 sek. Toppfart 125 km/h. Förbrukning 14,5 kWh/ 100 km. Räckvidd 220 km.

PRIS: Från cirka 285 000 kronor. Ej tillgänglig i Sverige.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Bekväm, snabbare än förut, mycket billig, bra grundutrustning.

SÄMST: Trångt, trist plastinteriör, begränsad räckvidd.





4. PROV: BMW iX5 vätgas – är detta din nästa BMW?

Av Alrik Söderlind

Foto Alrik Söderlind, BMW

Publicerad 2023-07-28

Uppdaterad 2023-07-28

Toyotas mantra har varit vätgas men man har växlat hårt mot elbilar, nu visar BMW upp en vätgasdriven elbil och säger att framtiden handlar om att ta till vara all energi på smartast möjliga vis. Betyder det att din nästa BMW är vätgasdriven?



På utsidan syns vätgaskonverteringen på de blå designelementen.

Är vätgas bra eller dåligt? För dyrt eller tokbilligt?

Svaret är ja.

Allt beror på situationen.

Alla vet att man förlorar mellan i runda slängar 50–75 procent av energin om man väljer att gå från el till att köra sin bil på vätgas, och det låter inget vidare. Cirka 20 procent försvinner när elen blir vätgas och ungefär lika mycket när vätgasen återigen ska bli elektricitet. Sedan tillkommer transporten, och där varierar det enormt.

Samtidigt finns det också stora förluster i elsystemet, speciellt om elektriciteten ska transporteras långt. Enligt BMW:s siffror försvinner runt 18 procent av elen vid "transport" och laddning av bilar.



Nr 1: Råvaror

Tillverkning av batterier till elbilar kräver en hel del metaller, som långt ifrån alltid bryts på det bästa viset. Bränslecells bilen behöver 90 procent mindre unika jordartsmetaller. Det finns också frågetecken om utbyggnaden av gruvor och raffinering av metallerna kommer att gå så snabbt som det lär krävas när elbilsboomen verkligen kommer.

Kommer det att finnas metaller i tillräcklig mängd? Drar priserna iväg? Bli beroendet till ett fåtal länder för stort? Hur ser de politiska riskerna ut med eventuella handelskrig och straffullar?

Vätgasbilen behöver platina till bränslecellen, som redan idag till största del återanvänds från katalysatorer, och mängden är mycket liten. I övrigt krävs inga "unika" råvaror som det i dagsläget är brist på. Totalt behövs det cirka 100 kilo mindre råmaterial för att bygga en bränslecells bil än en elbil. För del vätgasbilen.

Nr 2: Överföringskostnader

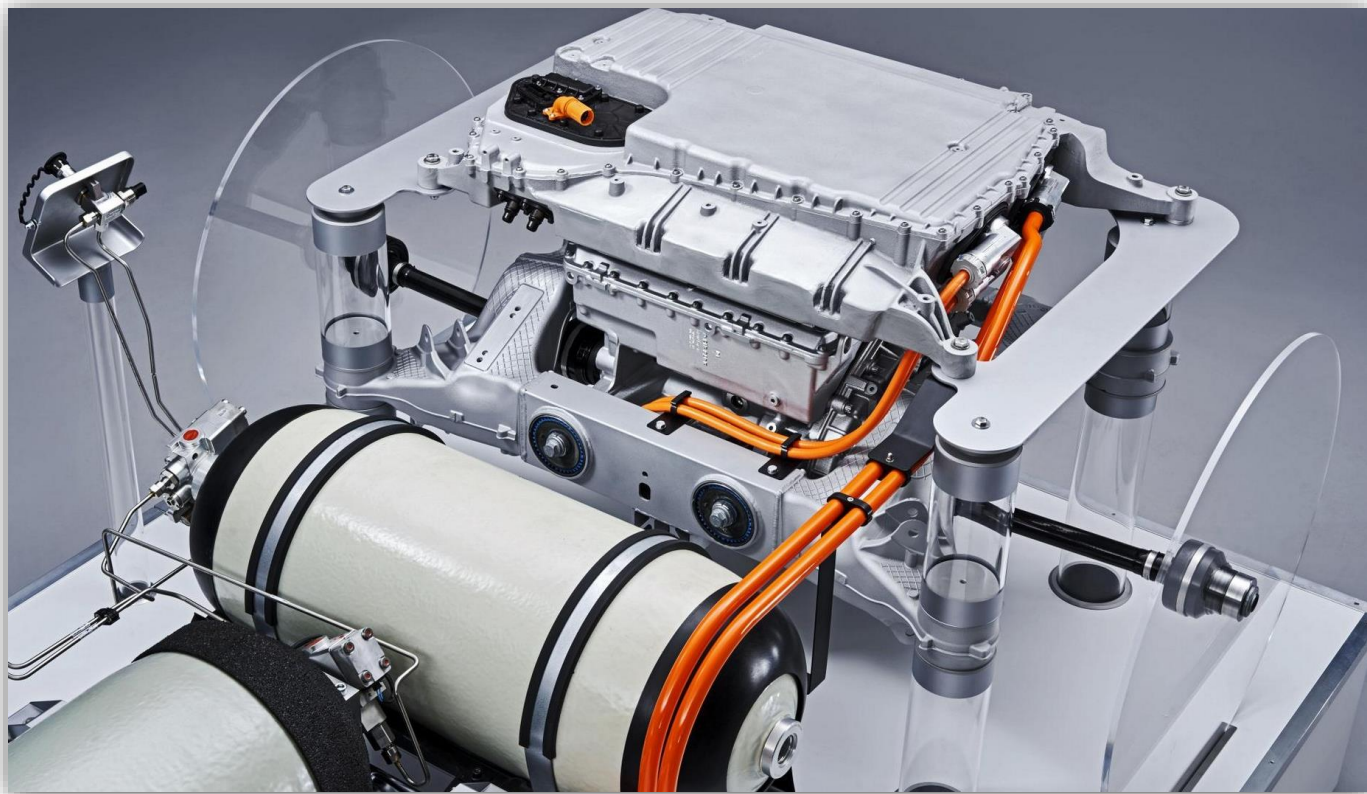
Det låter inte sexigt, men det är viktigt. I dagsläget är elnäten i många länder och städer hårt belastade. Samtidigt byggs en hel del av den förnyelsebara eltillverkningen långt från städerna. Ingen vill ha vindkraftverk runt knuten och bortsett från solceller på tak lär stora solcellsparkar oftast byggas långt ifrån där folk bor och behöver ladda sina bilar, värma sina hus och affärer med mera.

Kostnaderna för att bygga ut elnätet är höga och det försvinner också energi på vägen.

Vätgasförespråkarna säger att det är billigare att bygga pipelines, eller ännu hellre att använda de rör som man har använt för naturgas – som håller på att fasas ut.

Nr 3: Effektivare elproduktion

För att använda solceller och vindkraftverk optimalt ska anläggningarna byggas där det blåser som mest och solen skiner flest timmar. Det betyder att vindkraftverken helst ska byggas till havs och att solcellerna bör byggas i exempelvis Afrika eller Mellanöstern.



BMW iX5:s bränslecell

Räknar man in förlusterna vid transport med pipelines eller tankerfartyg blir skillnaden enligt BMW:s uträkningar mellan att ha solceller i Tyskland eller i Mellanöstern små eftersom solkraftsproduktionen är cirka 25 procent högre tack vare fler soltimmar.

Sak samma med vindkraft. Även om det är dyrare att bygga tills havs kan den ökade produktionen göra det lönsamt.

Nr 4: Överflödsnyttjande

Med vind och sol måste man bygga fler anläggningar än vad som behövs varje given sekund. Det betyder att det ibland finns överkapacitet, det finns ingen köpare av elen en solig och blåsig sommardag. Åtminstone inte i närheten av kraftverken.

I Tyskland stod under fjolåret vindkraftverk stilla, som skulle ha kunnat tillverka närmare sex TWh el eftersom det inte fanns någon efterfrågan. Som referens producerades det 168 TWh el i Sverige under 2021 – det är en ansenlig mängd el som aldrig "skördas" världen runt.

Med lokala vätgasproduktionsanläggningar kan "överflödsströmmen" omvandlas till vätgas. Och räknar man på det elpriset, som ibland är negativt, blir vätgasen billig. Kostnaden för vätgasen är alltså viktigare än effektiviteten.

Nr 5: Lagring

El är en färskvara som måste användas här och nu, eller lagras i batterier, vattenkraft, värmelager – eller som vätgas.

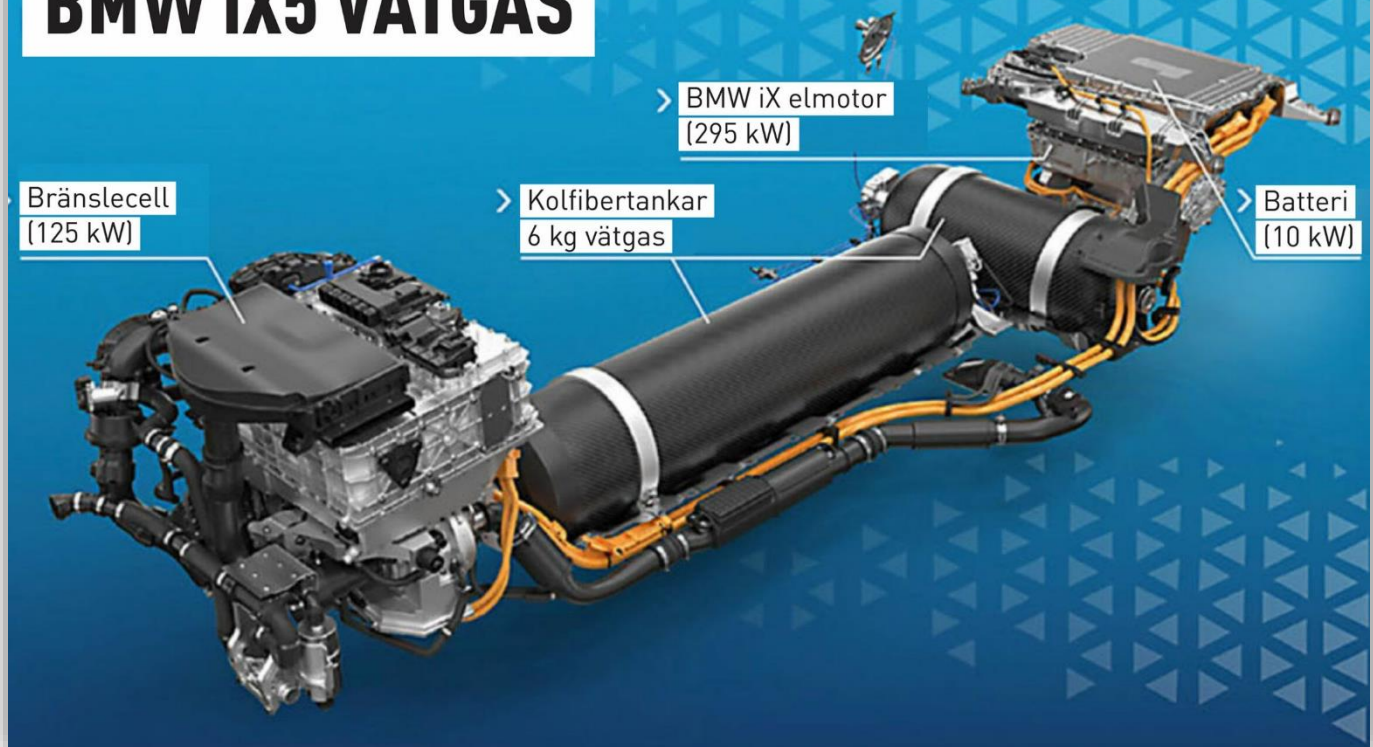
En stor fördel med vätgas är att den kan lagras under lång tid, till rimlig kostnad.

Nr 6: Billigare infrastruktur!

Ett av vätgasens stora problem är infrastrukturen. Det är dyrt att bygga tankstationer och därför finns det så få, vilket betyder att ingen vill köpa en vätgasbil.

Men enligt en rapport från McKinsey är det totalt sett billigare för samhället att bygga både elbilsladdinfrastruktur och vätgasinfrastruktur än att bara hålla sig till elbilarna.

BMW iX5 VÄTGAS



Förklaringen är att elnätet måste byggas ut för att vi ska kunna ha supersnabbladdare i stor mängd snudd på överallt – och det blir mycket dyrt på vissa ställen.

Besparingen för samhället beräknas vara mellan 20–34 procent fram till 2050.

För övrigt har EU lagstiftat att det ska finnas vätgasmackar var 20:e mil på de stora vägarna och i de större städerna senast 2030. För snabbladdare till elbilar ska det finnas laddmöjlighet var 6:e mil.

När det finns runt tio miljoner elbilar/vätgasbilar i Europa sägs det bli billigare att bygga nya vätgasmackar. Men dit är det en bra lång tid.

Nr 7: Tung transport

Elbilar fungerar utmärkt, men att elektrifiera flyg, tåg och fartyg är mycket svårare och dyrare. BMW:s uträkningar kommer fram till att vätgasbilen förmodligen blir en nischprodukt för de som verkligen uppskattar de bättre vinterregenskaperna och att det går snabbt att fylla på gas. Ju längre man vill köra desto större fördel.

För citytransporter tror man enbart på el.

För industrier som behöver extrem hetta, som stålverk, är däremot vätgasen överlägsen och det lär också bli fallet för flygplan, fartyg och tåg – i de fall det är väldigt dyrt att elektrifiera.

För långtradare är fighten mer öppen. Lägre vikt och snabbare tankning står mot högre energikostnader.

Summa: Ju mer förnyelsebar energi det finns i världen, desto mer talar det för vätgasen. Är elektriciteten billig spelar den högre förbrukningen mindre roll.

Att lagra energi blir allt viktigare men här kommer också elbilarna att spela en roll i framtiden. Miljontals elbilar, som kan användas som energilager och balansera nätet, gör vätgasjobbet med mindre förluster till lägre kostnad.

Så gissningsvis blir vätgasbilarna i minoritet jämfört med elbilarna, men det betyder inte att de är dåliga eller för dyra.



5. Produktionen av BMW i5 har startat

Posted by Kristofer Rask juli 24 2023

BMW har nu rullat igång produktionen av sin nya elbil BMW i5. Bilmodellen som tillverkas i Dingolfing, Tyskland är en särskilt viktig volymmodell för BMW och kompletterar syskonmodellerna BMW i7 och BMW i4.



Efterfrågan på BMW:s elbilar har varit högre än vad tillverkaren själv förutspått. Något som fabriken produktionschef Milan Nedeljkovic adresserade under invigningen:

– Vi förväntade oss i början av året att orderingången i Europa skulle minska, men det utvecklades åt motsatt håll, sa Milan.

BMW i4 är utrustad med ett batteri på 81,2 kWh som ska ge en räckvidd på upp till 585 kilometer (WLTP). Först att rulla ut från produktionsanläggningen är basmodellen i5 eDrive40 som blir bakhjulsdriven med en motor på 250 kW (349 hk) och en toppfart på 193 km/h. Den får dessutom en dragkrok som får dra 1500 kilo.

BMW har fokuserat särskilt på att optimera laddkurvan vid snabbladdning. Den maximala snabbladdningseffekten är på 250 kW och att ladda från 10 till 80 procent ska ta 30 minuter. Det innebär att det under optimala förhållanden ska vara möjligt att ladda på med 156 kilometer på 10 minuter. Modellen har också som första BMW stöd för Plug & Charge. AC-laddning har en effekt på 11 kW.



Senare i sommar startar också produktionen av en prestandaversion av BMW i5. Den får namnet BMW i5 M60 xDrive och levererar en motoreffekt på 442 kW (601 hk) och ska klara 0 till 100 km/h på 3,8 sekunder. Toppfarten är autobahn-vänliga 230 km/h.

I Sverige kostar i5 eDrive40 från 815 000 kr och toppmodellen i5 M60 har fått en prislapp på 1 257 000 kr. Till våren kommer också BMW i5 som en kombi.



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.](#)

Feber

6. Kolla in när nya BMW 5-serien byggs

Av Roger Åberg

2023-07-27 kl 19:00

Börjar rulla ut från fabriken.



FILM: <https://youtu.be/vPqGxl6smpl>.

BMW:s nya 5-serie är på väg ut ur fabriken i Dingolfing. I den här filmen får vi se en i5 M60 byggas ihop från start till att den rullar av bandet.



Roger Åberg





7. BMW iX1 testad: Äkta premium på instegsnivå

Uppdaterad 27 juli 2023

Publicerad 27 juli 2023

BMW X1 är nu inne på sin tredje generation, och i enlighet med BMW:s elektrifieringsstrategi att erbjuda eldrift som alternativ för i stort sett alla modeller finns den nu i form av den helt eldrivna iX1.



BMW iX1 är den som klär bäst i det tyska märkets nya designspråk.

Det borgar för sann premiumkänsla åt alla som vill köra på el, men inte är beredda att hosta upp en miljon för nöjet.

Vi har testat iX1 för att ta reda på om den lever upp till vad den blåvita propellerloggan lovar, eller om känslan av flärd bara omfattar ytan.

Den första generationens X1, som lanserades 2009, präglades av ett formspråk som inte riktigt stämde överens med märket i övrigt.

Bilens proportioner skvallrade om att dess enda uppgift var att täcka in ett nytt marknadssegment genom att täppa igen ett upplevt glapp i modellutbudet.

Nästa X1 var ett steg i rätt riktning, men först nu har man nått fram till en punkt där den verkligen upplevs som en egen modell med ett tydligt formspråk.



Nya X1 är den största någonsin.

Fronten bjuder på lite hamsterlook, så att man ser att den hör ihop med 1-serie, men i övrigt har den distinkta, raka linjer vilka ger bilen en närvaro som annars är större modeller förunnad.

Nämnas skall förstås att nya X1 är större än sin föregångare, på alla ledder, och är ganska rymlig för att vara en kompaktsuv.

Ett svårignorerat irritationsmoment relaterat till karossens utformning finns i form av A-stolparna, som hindrar sikten i korsningar långt mycket mer än vad man först anar.

BMW iX1 är kvick som en vessla

Den eldrivna iX1 känns också som en riktigt BMW i det att den är riktigt körglad.

Självklart rör det sig fortfarande om en familjesuv, som aldrig skulle förväxlas med en riktig sportbil, men det behov av fartresurser man har i vardagstrafik tillgodoses, à la BMW, med råge.

Två elmotorer med en kombinerad effekt på 313 hästkrafter utgör det enda alternativet på drivlinefronten.

I kurvorna ligger bilen platt, tack vare den fasta fjädringen, som mycket väl kan vara lite väl hård för de flesta barnfamiljers smak.

För att göra sig kvitt stötighet ska man alla dagar hoppa 20-tumsfjälgarna, vilket testbilen var utrustad med, till förmån för något med mer gummi runt.

På längre resor hinner man annars bli ovän med sätena, som gör lite för att mjuka upp stämningen och vars sittedynor har lite väl åtsmitande sidostöd.

Släktskapet med fossildrivna X1 ger sig tillkänna

Som konstaterat är inte iX1 en ren elbil från grunden, utan bygger på en plattform som kan husera såväl elektriska som konventionella drivlinor.

Detta faktum lämnar sina spår. Till exempel måste man prompt trycka på startknappen innan man får lägga bilen i växel och rulla iväg, vilket orsakar en alldeles onödig fördröjning i startprocessen.

Över golvet i baksätet löper också en kardantunnel, som gör att ett tredje par fötter måste konkurrera om plats på golvet.

Samtidigt ska sägas att golvet är lågt för att vara en elbil, varför baksätesspassagerarna slipper ha knäna i höjd med bröstet.



BMW iX1 är sportigare än nödvändigt.

BMW iX1 har också en tämligen onödig boostfunktion, som nås via en paddel bakom raten och ger tillgång till motorernas 40 sista hästkrafter.

Denna funktion är egentligen till för att man i X1:or med mildhybridteknik ska kunna förmå eldriften att tillfälligt maximera sitt bidrag till framfarten, och är tämligen poänglös i en ren elbil.

I paddelväg hade det varit bättre med paddlar som gör att man kan anpassa den regenerativa bromsfunktionen, så som många andra elbilar har.

BMW premierar standardinställningarna

I fallet iX1 måste man i stället bege sig till infotainmentsystemets mörkaste djup för att anpassa standardinställningen för D-läge – förutsatt att man inte vill köra i det fullfjädrade enpedalsläget, B.

Det handlar uppenbarligen om att BMW tycker att det bästa för regenerativ inbromsning i D-läget är inställningen som gör att den automatiskt anpassar sig med hjälp av navigatören och diverse sensorer.

Filosofin är vettig, men funktionen lilar inte så pass klanderfritt att man inte föredrar något som är helt förutsägbart.

Detsamma gäller den adaptiva farthållaren, där avståndet till framförvarande fordon inte går att ställa in.

För det mesta är det inget problem, men i tät trafik där andra trafikanter gärna kniper halvtighta luckor framför en, eller när man kör långsamt på tvåfiligt och en omkörare viker in för tidigt irriteras man snabbt över bilens små men häftiga inbromsningar.

Avskalat och modernt: form före funktion

Vad gäller infotainmentsystemet har BMW iX1 fallit offer för den utrotning av fysiska reglage som äger rum i hela branschen.

Visst ser den bågformade skärmen smäcker ut, men den kommer inte i närheten av ordentliga knappar och vred i termer av funktionalitet.

Att sänka innertemperaturen med två grader innebär exempelvis fem välriktade pek i stället för en vridrörelse som kan göras utan att flytta blicken från vägen ens för en sekund.

Önskvärt vore om BMW i alla fall hade kunnat behålla iDrive-vredet, med vilket bayerska infotainmentsystem med lätthet har kontrollerats ända sedan Bockstensmannens tid.



Interiören har uppdaterats, något som inte gynnar dess funktionalitet.

En interiör med gedigen byggkvalitet

De fysiska reglage som återstår känns precis så bra som man vill att de ska. Den lätta, sett till motstånd, välavvägda blinkersspaken är en personlig favorit.

I termer av byggkvalitet känns interiören faktiskt undantagslöst väl sammansatt.

Det är ingen självklarhet i premiumsegmentets instegsmodeller – även om just denna instegsmodell råkar ha ett grundpris på över 600 000 riksdaler.

Rivalen Mercedes-Benz kommer inte ens i närheten med sin **EQB**, eller för den delen med flaggskeppet **EQS**. **Audis Q4** är mer konkurrenskraftig på den fronten.

Det enda som skvallrar om var iX1 hör hemma i modellhierarkin är baddörrarna, som saknar tyngd och därför inte inger den där premiumkänslan av att man hanterar en kassaskåpsdörr. Knappast någon dealbreaker.

Hur långt tar man sig med BMW iX1?

Den kanske viktigaste frågan när det kommer till elbilar är hur långt man tar sig på en laddning. BMW iX1 har ett batteri på inte alltför omfattande 66,5 kWh.

Snabbaddning går med en effekt på upp till 130 kW, vilket även om det knappast är långsamt otvivelaktigt placerar iX1 i skuggan av marknadens flaggskeppsmodeller.

Samtidigt är det i verkligheten inget att bespotta, i och med att effektkurvan vid snabbaddning ligger stadigt över 120 kW ända tills man når en laddningsgrad om ungefär 40 procent.

Därutöver har den en WLTP-räckvidd på över 40 mil, tack vare att den är effektiv.

Luftmotståndskoefficienten ligger på klassledande 0,26, och kör man beskedligt kan man utan problem hålla sig runt den officiella förbrukningsciffran på 1,7 kWh per mil.

Det som är lite störigt är att man måste använda sig av bilens inbyggda navigator för att få hjälp med ruttplanering vad gäller laddstopp, och den kommer inte i närheten av Google Maps via mobilspjering för rutter som innehåller fler moment än en startpunkt och en destination.



iX1 är praktisk och känns för det mesta högkvalitativ.

Summan av kardemumman

BMW iX1 är tvivelsutan en premiumbil, som höjer ribban för vad det innebär att vara en instegsmodell i bilmarknadens finare ände.

Den är kvick, byggkvaliteten är på topp, och har ett formspråk som – för ovanlighetens skull när det gäller BMW – är vassare än hos föregångaren.

Energieffektiviteten är också imponerande i en bil som inte enbart har designats för el-drift.

Det man måste fundera på innan ett eventuellt köp är hur bekväm man är med att sköta de flesta av bilens inställningar och bekvämlighetsfunktioner via ett touchgränssnitt.

BMW iX1 (2023)

Motor: Elmotor fram, bak, 313 hästkrafter, 494 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad växellåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,6 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Elektrisk räckvidd: 430 km

Vikt: 2 085 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4500/2104/1616 mm

Pris: från 640 500 SEK (Testbil ca. 749 700 SEK)

Redaktionens helhetsintryck av BMW iX1

Slutbetyg: 4/5

BMW iX1 är en välbyggd och rymlig kompaktsuv med respektingivande köregenskaper.

Det sistnämnda fås emellertid på bekostnad av fjädringskomforten. Detta och den överdrivna tron till touchbaserade reglage berövar modellen högsta betyg.



BMW iX1 har inga större problem med att köra långt.

Läs även: [BMW iX1 provkörd – märkets vettigaste elbil?](#)

Läs även: [Recension av Audi Q4](#)

Läs även: [Nya Škoda Enyaq RS iV är ett får i ulvkläder](#)



BMW iX1 lyckas att kännas genuint premium.



Karl Cajmatz

8. Tesla ska ha ljugit om sin räckvidd

Publicerad 2023-07-28 kl 14:05 (uppdaterad 2023-07-28 kl 14:48) Text Hanna Brante

Ny information har kommit fram att Tesla har överskattat räckvidden i sina reklamer.



Ett team startades i Las vegas för att avbryta servicebesök relaterade till räckvidd.

En källa har talat ut om Teslas räckvidd till [Reuters](#). Där kom det fram att märket dels har ljugit om räckvidden i sina reklamer och ändrat räckviddsmätaren i bilarna.

Enligt Reuters skapade Tesla för ungefär 10 år sedan en algoritm i bilarnas räckviddsmätare, vilket under tiden endast var deras Roadster och Model S. Algoritmen visade räckvidden lite bättre än den faktiskt var. När batteriet däremot hamnade under 50 procent började den visa de rätta siffrorna och Reuters rapporterar att många ägare blev förbryllade varför det gick ned så snabbt helt plötsligt.

Källan avslöjar även att Tesla hade en hemlig arbetsgrupp för att avbryta alla verkstadstider där kunderna klagade på räckvidden. Gruppen avbröt uppemot hundra bokade besök i veckan. De berättade för de anställda att deras jobb sparade Tesla runt 10 500 kronor för varje avbruten verkstadstid.

Men problemet är inte att batterierna är dåliga. Problemet är att Tesla i reklamer har påstått att räckvidden är bättre än den är i verkligheten.

Vi vet inte om allt det här är sant i deras nyare modeller. Men det är många testare och regulatorer som flaggar företaget för att överskatta räckvidden. Värt att notera är dock att europeiska räckviddstester som använder sig av WLTP inte visat en större avvikelse från den påstådda räckvidden. Men det är också lag på att de måste använda WLTP-testsiffror som har tagits fram i labbmiljö i sin marknadsföring.

Tidigare i år fick Tesla böter från regulatorer i Sydkorea eftersom räckvidden var hälften så mycket som de hade sagt att den skulle vara i kallt väder. Reuters nämner även en annan studie som hittade att tre Tesla modeller låg ungefär 26 procent under den räckvidd de har gjort reklam för.

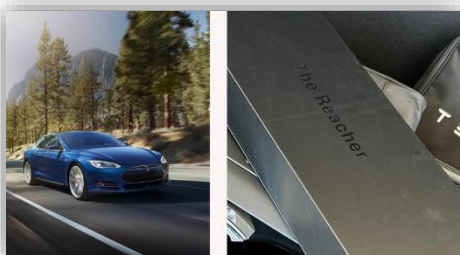
I USA har deras U.S environmental protection agency ställt ett krav att Tesla måste dra ned på den räckvidd de visar i reklamerna från 2020.

Varken Tesla eller Elon Musk har uttalat sig om detta.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Tesla slutar producera högerstyrda bilar – ägarna får en oväntad gåva



Tesla kan sänka priserna igen



Tesla slår rekord igen



Tesla utvecklar ny plattform – ska kapa kostnaderna



9. Granskning: Teslas hemliga team tystade klagomål

Av Carl Södermark Publicerad: 2023-07-28 Uppdaterad: 2023-07-28

Tesla påstås ha massavbokat verkstadstider och meddelat kunder att det inte var några fel på deras bilar även när det var det.



Teslas servicecenter ska ha blivit överbelamrade med bokningar gällande elbilarnas räckvidd. Enligt uppgift ska man därför ha bildat ett särskilt team.

Att elbilars officiella räckvidd inte uppnås är ganska vanligt. WLTP-testsiffrorna som tillverkarna enligt lag måste använda i sin marknadsföring inom EU **tas fram i labbmiljö** för att vara jämförbara. Testerna utesluter därmed de många olika faktorer som kan påverka en elbils räckvidd ute på vägarna – inte minst temperatur och väglag.

Men för ungefär tio år sedan ska Tesla ha börjat överdriva räckvidden som visas i deras bilars instrument med hjälp av en algoritm, **rapporterar nyhetsbyrån Reuters**. Målet med algoritmen ska ha varit att göra Teslas bilar, som då bestod av **Model S** och Roadster, mer attraktiva för köpare. Algoritmen var inställd att visa mer realistiska räckviddssiffror först när batteriets laddning understeg 50 procent.

– **Elon ville visa höga räckviddssiffror** när bilarna var fulladdade, när du köper en elbil som visar en räckvidd på över 550 kilometer så får det dig att må bra, säger en av Reuters anonyma källor.

När kunder sedan började klaga på att deras Teslabilar inte uppnådde den officiella räckvidden ledde det till ett stort problem för Tesla. Tillverkarens verkstäder ska ha blivit översvämmade med bokningar från Teslaägare som tyckte att det var något fel på deras bilar.



Särskilt team för att avboka verkstadstider

Tesla ska ha försökt lösa problemet genom att skapa ett team vars enda uppgift var att avboka räckviddsrelaterade verkstadsbokningar. Teamet, baserat i Las Vegas, ska ha blivit tillsagda av chefer att varje avbokad besök innebär en besparing på drygt 10 000 kronor för Tesla.

En Teslaägare som Reuters pratat med berättar att han hade bokat ett verkstadsbesök angående räckvidden, men efter ett tag fått två meddelanden från Tesla. I det första stod det att "fjärrdiagnostik" hade visat att det inte var något fel på batteriet och det andra meddelandet löd: "Vi vill avboka ditt besök."

Atmosfären inne på teamets kontor ska ha liknat den vid telefonförsäljning, beskriver Reuters källor. Stort fokus lades på att avboka hundratals verkstadsbokningar varje vecka och personalen ska ha utvärderats baserat på deras genomsnittliga antal avbokningar. Dessutom ska medarbetare ha firat avbokningar med applåder.

I "vanliga fall" ska personalen ha "fjärrdiagnostiserat" kundernas bilar för att sedan ringa upp kunden och berätta att det inte är något fel med deras bil och att den officiella räckvidden bara är en förutsägelse, samt, batterier degraderas över tid vilket påverkar räckvidden negativt. Utöver det ska de även ha gett tips på hur man kan förlänga räckvidden, enligt Reuters källor.

Informerade inte ägare om fel

Men om fjärrdiagnostiken visade att det var något fel med bilen, som inte var relaterat till räckvidden, skulle de däremot inte informera kunden om det. Detta då cheferna bara ville att personalen skulle avboka ärenden, påstår en av Reuters källor.

Förväntningarna ska ha varit att teamet skulle avboka runt 750 ärenden varje vecka. För att klara av det ska cheferna ha sagt åt personalen att bara ringa upp kunderna en gång. Om de då inte svarade skulle ärendet avbokas. Om kunden däremot svarade så ska målet ha varit att avboka ärendet inom fem minuter.

Hoppade över diagnostiseringen

I slutet på förra året ska cheferna ha sagt till personalen att hoppa över fjärrdiagnostiseringen i ett försök att spara tid.

– Tusentals Teslaägare fick höra att det inte är något fel på deras bil, trots att personalen inte hade utfört en "fjärrdiagnostik", säger en av Reuters källor.

Reuters har inte kunnat fastställa hur länge detta ska ha pågått. Tesla ska däremot nyligen ha avvecklat teamet och räckviddsrelaterade ärenden ska nu hanteras av virtuella servicerådgivare i Utah, påstår en av Reuters källor.

Varken Tesla eller vd:n Elon Musk har kommenterat Reuters uppgifter.



10. Nissan har sålt en miljon elbilar

Roger Åberg 2023-07-26 kl 15:00

Tog dryga tolv år.



Nissan hade ett försprång med sin Leaf som man introducerade i december 2010. Då fanns det verkligen inte mycket på elbilsmarknaden och det tog faktiskt till 2020 innan Tesla Model 3 övertog positionen som den mest sålda elbilen genom tiderna, så Leaf har varit en storsäljare.

Den första generationen rullades ut från fabriken 2010 med en elmotor på 110 hästar och med ett vrid på 280 Nm. Batteriet var på 24 kWh och räckvidden var 117 kilometer enligt EPA. I dag ska man kunna komma 385 kilometer med en Leaf med största batteriet.

Totalt har man sålt 650 000 Leaf och nu har man tillsammans med andra modeller sålt en miljon elbilar. De där andra modellerna är inte speciellt många, man säljer en liten transportbil i Japan och så Nissan Ariya såklart, men så mycket mer har man inte vilket är trist. Man var ju tidiga på tåget men lugnade ner sig lite väl mycket. Nissan och deras Leaf har kanske inte varit bilen som folk har snackat om, men Nissan ska ha cred för att man velat göra en vanlig och relativt billig elbil. Grattis till miljonen!



Roger Åberg



11. Succé för Mercedes: Dyra lyxbilar ger klirr i kassan

Uppdaterad 27 juli 2023 Publicerad 27 juli 2023

Mercedes-Benz Group har höjt sin vinstprognos till följd av välfyllda orderböcker, förbättrade leveranskedjor och en ökad försäljning.



Mercedes lyx- och elbilar är bestämt gynnsamma för märket.

Fortsättningsvis ska den tyska koncernen reducera kostnader genom att höja priser på bilarna.

Det är trots att ökad inflation inkräktar på efterfrågan.

Andra kvartalet såg ökad omsättning och vinst. [Det rapporterar Reuters.](#)

Kunden betalar

Det är inte bara Mercedes som har trissat upp priserna på sina modeller, utan även BMW och Porsche har gjort liknande, allt för att parera ökade kostnader.

Det är en fråga om att ta vara på varumärkesexklusivitet i ett steg att kunna reducera kostnader i alla led, vilket är lättare för mer etablerade märken.

Mercedes gasar på

Omsättningen för Mercedes-Benz steg med 4,9 procent till 38,241 miljarder euro (36,440) för årets andra kvartal.

Rörelseresultatet (EBIT) uppgår till 4,988 miljarder euro (4,622). Rörelsemarginal landade på 13,0 procent (12,7).

Resultatet efter skatt blev 3,631 miljarder euro (3,198). Per aktie blir det 3,34 euro (2,91) enligt siffror från [Dagens industri.](#)

När det gäller Mercedes-Benz Vans trissade märket upp sin prognos, vilket ger en ökad avkastning på försäljning (Return on Sales) – upp från 11–13 procent till 13–15 procent.



Märkets lyxbilar gynnar märket.

Samma visa

Mercedes-Benz bedömer att årets rörelseresultat kommer att ligga i paritet med fjolåret – som hamnade på 20,5 miljarder euro.

Det tyska märket sålde sex procent fler bilar och 19 procent fler transportbilar.

Den ökade efterfrågan på bilar grundar sig i elbilar och flaggskeppsmodeller, något som sett en ökning i både Europa, Asien, och Nordamerika.

På bilfronten är prognosen densamma medan avkastning på försäljning (Return on Sales) väntas blir 12–14 procent.



Det går bra för Mercedes-Benz Vans.

Läs även: [Nya E-klass provkörd – kungen av komfort](#)

Läs även: [AMG G 63 testad – omöjlig att inte älska](#)

Läs även: [EQE SUV är märkets bästa elbil](#)



Marcus Berggren

Teknikens Värld

12. Så ska polis, ambulans och brandförsvaret ställa om till eldrift

Publicerad 27 jul 2023 kl 15:14

EU har beslutat att man i praktiken ska förbjuda fossilt drivna fordon i Europa 2035. Trots att elbilarna tar över allt mer finns det verksamheter och fordonsslag som kan påverkas negativt av ett tvång på omställning. Hur ska polis, brandförsvaret, ambulanser och andra utryckningsorganisationer anpassa sig?



Från 2035 kommer så stränga utsläppsregler för fordon att börja gälla inom EU **att det i praktiken innebär stopp för fossilt drivna bilar**. Det kan komma att påverka en rad verksamheter och organisationer som har behov av möjlighet till full tank snabbt, bra räckvidd och att fordonen fungerar i extrema temperaturer.

Framför allt vet vi att lastbilar står inför en svår utmaning, eftersom de är otroligt tunga och kräver enorma batterier om de ska drivas med el, vilket i sin tur leder till att de skulle bli stående vid laddstolpar nästan lika mycket som de rullar på vägen.

Men den utvecklingen pågår för fullt och man ser förstås över andra möjligheter som till exempel vätgas. Vad man däremot pratat mindre om är hur verksamheter som blåljusorganisationer ska kunna anpassa sig. Det är ju inte särskilt väl fungerande om en ambulans får utryckning, men har en halvtimme kvar att ladda.

Tidigare i år kom däremot ett pressmeddelande från **ett ambulansföretag i Stockholm som börjat testköra med en eldriven ambulans**. I Stockholmsområdet fungerar det bra, menar företaget, eftersom det inte är så långa sträckor att köra där. Men om det skulle fungera lika bra i norra Sverige på vintern när en körning kan handla om 30 mil enkel väg är inte lika självklart.

För brandförsvaret som till stor del använder just lastbilar, lär det kunna bli bekymmer ifall det inte kommer något sorts undantag kring förbränningsmotorer. Vi har tidigare skrivit om **e-bränslen**, eller syntetiska bränslen, som alternativ i befintliga förbränningsmotorfordon. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, som bär huvudansvaret för utvecklingen inom brandförsvaret, menar att det troligen kommer att finnas alternativa drivmedel.



Samariten kör eldrivna ambulanser i form av Mercedes eVito.

”I morgon är det nog inte så att alla fordon för akut hantering inom samhällsviktig verksamhet kommer att drivas med samma drivmedel som har varit traditionen fram till i dag. De drivmedeldepåer som fanns i det gamla totalförsvaret existerar inte längre. Detta är en av utmaningarna för det nya totalförsvaret, att bygga ett hållbart och motståndskraftigt samhälle. I framtiden kanske en räddningstjänst är självförsörjande och förutom sina lager av diesel och biodrivmedel också kan producera sin egen vätgas som tillsammans med elen från sol och vind kan ladda bränsleceller och batterier i fordon och utrustning.” skriver Marcus Vilhelmsson, enhetschef för brand och räddning, i ett mejl till Teknikens Värld.

Även om de anser att 2035 är långt fram tycker de att det är viktigt att hänga med i utvecklingen och att det är en del av samhällets ansvar, men också att man måste säkerställa att räddningstjänstens förmågor och uppgifter bibehålls.

Hos polisen är man luddigare och ger inget konkret svar på hur man tror att framtiden kommer se ut, men pressavdelningen skriver i ett mejl: ”Polismyndigheten följer noga fordonindustrins omställning till eldrivlinor och myndigheten har tät kontakt med våra fordonslieferantörer i frågan. Polismyndigheten följer också de politiska beslut som fattas på området inom EU.

Ett större initiativ som innefattar en utredning av förutsättningarna för att införa laddhybrider med även rena elfordon inom Polismyndigheten har startat upp och kommer att fortgå under 2023. Ett bredare resultat och vidare information kommer att kunna ges under första delen av 2024.”

Efter att ”förbudet” mot fossilt drivna bilar meddelades har det också väckts kritik mot de nya reglerna och det står än så länge oklart om hur det faktiskt kommer se ut 2035. Men det slutgiltiga målet om en koldioxidneutral vagnpark är ett faktum och på något sätt måste alla typer av verksamheter så småningom ha möjlighet att ställa om, med rätt förutsättningar.



Sanne Väli-Tainio

13. Fler elbilar på marknaden än diesel

Publicerad 2023-07-25 kl 15:31 Text Hanna Brante

För första gången är det fler elbilar på marknaden än dieslbilar i EU.



Över 2 miljoner bensinbilar såldes i EU under första halvåret.

I juni månad steg marknadsandelen för elbilar med 4,4 procentenheter, från 10,7 procent i juni förra året till 15,1 i juni i år. Detta innebär att juni varit den första månaden någonsin där andelen elbilar överstiger andelen dieslbilar på marknaden.

Dieslbilar låg på 13,4 procent i juni i år vilket är en minskning på 4 procentenheter från 17,4 procent förra året.

Över lag under det första halvåret har antalet nyregistreringar i EU ökat med 17,9 procent. De fyra största marknaderna i EU har även växt. Spanien har växt med 24 procent, Italien med 22 procent, Frankrike med 15,3 procent och Tyskland med 12,8 procent. Men den totala volymen är fortfarande 21 procent lägre jämfört med 2019 innan pandemin.

Bensinbilar ligger fortfarande i topp och ökade med 11 procent i juni jämfört med i fjol. Därefter kommer hybridbilar trots att de sjönk till 7,9 procent jämfört med juni 2022.

Tittar man på hela halvåret som varit ligger dock fortfarande andelen elbilar under dieslbilar. Andelen elbilar ligger på 12,9 procent jämfört med i fjol.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Elektrifieringen av skåpbilsmarknaden växer



Fortsatt trögt för nya bilar: "Marknaden är kall"



Nya siffror: Elbilsmarknaden stannar av



14. Ny film: Så flydde Nissans vd i en resväska

Publicerat 28/07/2023

av Erik Aspegren

Som i en film flyr en av världens mest framgångsrika affärsmän lagens långa armar gömd i en resväska på ett privatplan. Den verkligt galna historien om hur Nissans vd blir en internationellt känd flykting är nästan för bra för att vara sann. Nu blir hela berättelsen om Carlos Ghosns uppgång och fall en ny dokumentärserie.



Innehåll i denna artikel

- [Kapitel 1: Hybris](#)
- [Kapitel 2: Gisslans rättvisa](#)
- [Kapitel 3: Försvinnandet](#)
- [Kapitel 4: Offer eller skurk](#)



Omslaget till den kommande serien.

“Wanted: The Escape of Carlos Ghosn” är namnet på en kommande dokumentärserie som berättar om Carlos Ghosns uppgång och fall som tidigare vd på Nissan och Renault. Dokumentären följer hur en av världens mest beundrade affärsmän blev dess mest kända internationella flykting. Serien är uppdelad i fyra kapitel på följande sätt:

Kapitel 1: Hybris

En ambitiös plan leder till ofattbar framgång när Carlos Ghosn tar kontroll över Renault och Nissan. När hans stjärna stiger uppstår också sprickor.

Kapitel 2: Gisslans rättvisa

Ghosn känner det japanska rättssystemets hårda grepp, allierade kastar ljus över en möjlig konspiration och fiender för en möjligt större konflikt.

Kapitel 3: Försvinnandet

Ghosn blir arresterad igen och smider en plan med extremt höga risker – komplett med ett häpnadsväckande försvinnande.

Kapitel 4: Offer eller skurk

Hemligheter från Ghosns förflutna dyker upp, medan hans beslut att fly har en seismisk effekt.



Carlos Ghosn i den kommande serien.

Historien börjar den 19 november 2018, när japanska myndigheter arresterade Ghosn, bland annat för att ha underrapporterat sin inkomst. Han åtalades i december samma år efter att polisen gripit honom igen på grund av ytterligare anklagelser om skattebrott. Efter fyra arresteringar och flera anklagelser om ekonomisk brottslighet gör Carlos Ghosn något som ingen trodde var möjligt.

En av världens mest framgångsrika affärsmän flyr häktet och landet gömd i en resväska på ett privatplan. Ghosn landade gömd i väskan i sitt tidigare hemland Libanon. Landet fick snabbt en arresteringsorder från Interpol på honom, men landet saknar utlämningsavtal, Ghosn har sedan dess varit bosatt i Egypten, på flykt från lagens långa arm.

Nyligen lämnade Ghosn in en stämningsansökan till sin före detta arbetsgivare på närmare 12 miljarder kronor, **enligt Reuters**. I stämningsansökan som lämnades in i maj i år anklagas Nissan, två andra företag och 12 personer för ärekränkning, förtal och tillverkning av materiella bevis. En domstolsförhandling väntas hållas den 18 september.

Dokumentären om den fantastiska historien väntas vara heltäckande och gå igenom steg för steg vad som hände utifrån olika vinklar och personer, däribland Carlos Ghosn själv. Alla fyra avsnitten av "Wanted: The Escape of Carlos Ghosn" släpps den 25 augusti på Apple TV+.



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare för Porsche, BMW och Audi. Nås på erik.aspegren@carup.se.

15. Jensen Interceptor hade lyx, stil, komfort – och fanns med fyrhjulsdrift

Publicerad 4 oktober 2020 (uppdaterad 2023-05-22 17:33)

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Engelsk, italiensk och amerikansk — Jensen Interceptor är en riktig blandras med full hand.



För den som växte upp på 1960-talet hörde Jensen Interceptor och dess fyrhjulsdrivna syskon FF till drömbilarna.

Det räckte med att titta på dem för att förstå varför. Karosslinjerna var speciella, med klassiskt engelska drag i främre delen av bilen. I interiören förekom läder, träpaneler och vippströmbrytare i massor, som sig bör.

Bakpartiet med sin guldfiskskål till bakruta var mer egenartad. Det fanns drag av Studebakers radikala Avanti över Interceptor, men också av den nästan okända brasilianska sportvagnen Uirapuru Brasinca. Det talades om att Interceptor bitvis var ett plagiat av den brasilianska bilen som hade presenterats först.

Så var det nu inte, men receptet med blandning av engelskt, amerikanskt och italienskt var typiskt för många sport- och GT-vagnar på den här tiden. Karossen formgavs hos italienska Touring, okänt av exakt vem, men tillverkningen av de 25 första bilarna skedde hos Vignale. Sedan flyttades produktionen till Jensenfabriken i West Bromwich. Motorn, en V8 på 6,3 liter och 300 hk, köpte Jensen från Chrysler, precis som konkurrentmärket Bristol gjorde.



Interceptor var snabb, bekväm, elegant och dyr men hade trots allt inte riktigt samma superexklusiva framtoning som exempelvis Aston Martin.

Den fyrhjulsdreven FF var däremot unik och brukar räknas som den första fyrhjulsdreven personbilen. Med hjälp av traktortillverkaren Ferguson hade Jensen utvecklat fyrhjulsdrift och även visat en prototyp i Interceptors föregångare C-V8. I FF, som bara byggdes i 320 exemplar, fanns även låsningsfria bromsar, utvecklade av Dunlop under varumärket Maxaret.

Bilen var en teknisk bedrift av samma dignitet som 1980-talets Audi Quattro eller Porsche 959. Det sägs att GM och Porsche köpte var sitt exemplar för att syna hur engelsmännen gått till väga. Tyvärr såldes FF aldrig i USA, då kanske framgången infunnit sig.

JENSEN INTERCEPTOR 1966

Nypris: 3 743 pund.

Värde i dag: 300 000–350 000 kr.

Motor: V8 i 90 graders vinkel. Stötstänger. Carter fyrportsförgasare. Volym 6 276 cm³. Max effekt 335 hk vid 4 600 v/min. Max vridmoment 576 Nm vid 2 800 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Trestegs Torque Flite Hi Performance automat. Golvspak.

Mått: L 477,5/B 175/H 135 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram skruvfjädring och dubbla triangellänkar. Bak stel axel och halvliptiska bladfjädrar. Fram kolvstötdämpare, bak ställbara teleskopstötdämpare. Fram krängningshämmare.

Styrning: Kuggstång, servo.

Bromsar: Skivor, servo.

Fartresurser: Toppfart 225 km/tim. Acc. 0–96 km/tim cirka 7,3 s.

Förbrukning: 1,6–2 l/mil.



LIVSCYKELN

1966 Interceptor och den 127 mm längre, fyrhjulsdrivna FF presenteras. Motor på 6,3 l/300 hk. Automatlåda enda valet på FF, Interceptor erbjuds även fyrväxlad manuell.

1969 Mk II. Förbättrad ventilation och AC som tillval. Ny instrumentpanel. Ny framvagn med teleskopstötdämpare, reviderad bakvagn.

1971 FF läggs ned. Interceptor Mk III med nya, bredare fälgar och ventilerade skivbromsar runt om. SP med 7,2-litersmotor och tre Holley dubbelförgasare "sixpack" som ger cirka 334 hk blir toppmodellen.

1973 Alla Interceptor har nu 7,2-litersmotorn. Dock försedd med avgasrening. SP-modellen utgår.

1974 En convertible. 267 exemplar skulle komma att byggas.

1975 Interceptor Coupe. 60 exemplar tillverkades.

1976 Jensenfabriken stänger pga ekonomiska problem. En del av företaget lever vidare på reservdelar och service. Verktygen behålls och på 1980-talet tillverkas Interceptor igen men i mycket liten skala.



Calle Carlquist

MOTORNYTT

SLUT