



*Yugo Koral In (2002 - 2009)*

1. GM släpper målet vinst viktigare än försäljningsmål för elbilar
2. Mitsubishi Motors lämnar Kina
3. Tre kinesiska elbilar får toppbetyg av Euro NCAP
4. Volvo EX30 ska tillverkas i Europa
5. Trots högre vinst ett jätteras på börsen för Volvo Cars
6. Volvo EX30 säljer långt över förväntan
7. MG kan börja sälja bensinbilar i Sverige
8. Renault visar hybrid-pickisen Niagara
9. Xpeng visar sexhjulig Cybertruck med drönare
10. Nya eldrivna Mini Countryman kostar från 529 400 kronor
11. Prov av elkombin Nio ET5 Touring
12. Test faceliftad Polestar 2
13. Prov BMW i5
14. Oljebolaget BP ska köpa snabbbladdare från Tesla för en miljard
15. Upptrappad konflikt om batterimaterial
16. Får A-traktor dra husvagn
17. Prövotid för AM-kort
18. Så snabbt är Mercedes V12-monster på autobahn
19. Yugo
20. Volvo en ny personbil av svenskt fabrikat.
21. Därför heter första Volvon Jakob.

## 1. GM släpper målet – vinst viktigare än försäljningsmål för elbilar

Publicerad av Johan Kristensson 26 okt 2023 kl 14.16

Nej, det blir inga 400 000 elbilar tillverkade till mitten av 2024. GM släpper nu målet helt och sätter i stället ett annat. Orsakerna är flera.



*GM-chefen Mary Barra visar elbilen Chevrolet Bolt EV på konsumentelektronikmässan i Las Vegas. Nu ska den designas om och utrustas med billigare batterier.*

Först var General Motors mål att leverera 400 000 elbilar i Nordamerika från början av 2022 till slutet av 2023. I oktober flyttades tidsfristen fram till mitten av 2023, på grund av batteribrist.

Nu slopar GM målet helt. I stället fokuserar bolaget på att tillverka en miljon elektriska fordon till slutet av 2025, samtidigt som målet om försäljningsmarginal ska uppnås. Det meddelade GM vid presentationen av den senaste kvartalsrapporten, [rapporter Reuters](#).

### **Chevrolet Bolt får LFP-batterier**

Ombyggnaden av en fabrik i Michigan för att den ska kunna tillverka elektriska pickupfordon skjuts på framtiden. Planen på att investera 5 miljarder dollar, motsvarande 56 miljarder kronor, på ett flertal elektriska instegsmodeller slopas. GM kommer i stället att spara tiotals miljarder kronor genom att designa om och återlansera den gamla elektriska trotjänaren Chevrolet Bolt, nu med billigare litiumjärnfosfatbatterier (LFP).

Bakom de nu förändrade elektrifieringsplanerna ligger en pågående och kostsam strejk med det amerikanska fackförbundet United Auto Workers, enligt vd Mary Barra. Vinstmålen går före försäljningsmålen för elbilar, säger hon.

## Kostsam robottaxi

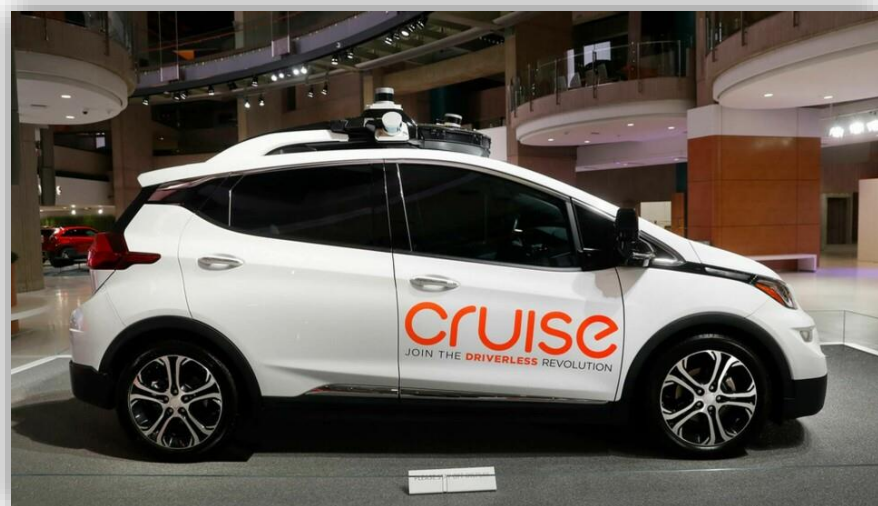
Förlusten inom omdiskuterade robottaxiverksamheten Cruise är omfattande. Under tredje kvartalet uppgick den till 732 miljoner dollar, motsvarande 8,2 miljarder kronor, och var enligt GM i linje med förväntningarna.

Cruise miste nyligen tillståndet att bedriva verksamhet i San Fransisco, efter att en av bilarna blivit stående ovanpå en överkörd fotgängare. Robottaxiverksamheten utökades under kvartalet till totalt 15 städer.



Johan Kristensson

Läs mer:



**Robottaxi får körförbud efter olycka – drog med sig fotgängare**



**Därför sägas självkörande taxibilar: "Tar noll ansvar"**



## 2. Mitsubishi Motors lämnar Kina

Uppdaterad 25 okt. 2023 Publicerad 25 okt. 2023

**Mitsubishi Motors är den andra biltillverkaren som på kort tid meddelat att man kommer att sluta producera bilar i Kina.**



Den japanska biltillverkaren Mitsubishi Motors slutar att producera bilar i Kina. Det meddelade bolaget på tisdagen efter flera veckors spekulationer, rapporterar [CNN](#).

Minskad försäljning och hård konkurrens ökar pressen på Mitsubishi Motors att förändra sin affärsstrategi, skriver bolaget i [ett uttalande](#).

### **Hård konkurrens på marknaden**

Bland annat är det den hårdnande konkurrensen på elbilsmarknaden som ligger bakom den minskade försäljningen i landet.

Mitsubishi Motors ska sälja sina andelar till det kinesiska samriskbolaget Guangzhou Automobile Group Company (GAC), som kommer att fortsätta att producera elbilar i landet.

### **Även Stellantis lämnar Kina**

Så sent som förra veckan meddelade även den fransk-italiensk-amerikanska fordonskoncernen Stellantis (moderbolag för bland annat Fiat, Citroën och Peugeot) att man lämnar Kina.

Bolaget ska sälja sina nyckeltillgångar till den kinesiska partnern Dongfeng Motor Group, som därmed kommer att ta över en del av verksamheten i landet.

Stellantis fortsätter att sälja importerade fordon i Kina genom återförsäljare, skriver CNN.



**Isabel Hallqvist**

Reporter på Dagens PS med fokus på ekonomi.

### 3. Tre kinesiska elbilar får toppbetyg av Euro NCAP

Publicerad 2023-10-26 kl 8:27

Text Erik Söderholm

**Två BYD-modeller och en Xpeng får alla fem stjärnor i krocktest av Euro NCAP. Det får även två Mercedesmodeller.**

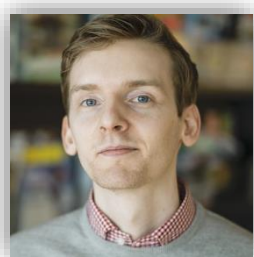


**Euro NCAP** har krocktestat flera nya bilmodeller, och största nyheten är att tre kinesiska elbilar får toppbetyget fem stjärnor.

Både Tesla-utmanaren BYD Seal, den större sedanmodellen Xpeng P7 och den mindre budgetbilen BYD Dolphin får beröm.

BYD-modellerna får också pluspoäng för att de har ett system som kan varna om ett barn glöms kvar i bilen, och alla tre modellerna låser upp dörrarna om bilen plötsligt dränks i vatten.

I senaste testomgången ingick även Mercedes E-klass och Mercedes EQE SUV som också fick fem stjärnor.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Citroën: "Vi bryr oss inte så mycket om Euro NCAP"**



**Många nya toppbetyg i senaste krocktestet**



**Ännu en krockflopp för Dacia – bara en stjärna**



**Volvo snuvas på viktiga klassvinsten – av Tesla**



#### 4. Beskedet: Volvo EX30 ska tillverkas i Europa

Posted by Kristofer Rask oktober 26, 2023

**Volvo kommer att börja bygga Volvo EX30 i Gent, Belgien. Det meddelar Volvo Cars i ett pressmeddelande idag. Det hela är ett svar på en större efterfrågan än väntad.**



Produktionen av Volvo EX30 har sedan tidigare redan rullat igång Zhangjiakou, Kina. De första bilarna är planerade att nå kunder innan slutet på detta året.

Beslutet att även bygga EX30 i Gent ökar produktionskapaciteten för den nya elbilen, och är ett direkt svar på den förväntade efterfrågan i Europa men även den globala marknaden. De första EX30 producerade i Europa kommer att rulla av produktionslinan i Gent från 2025.

– Vår ambition är att sälja EX30 runt om i världen till ett attraktivt pris, vilket underlättar övergången till att köra en elektrisk Volvobil för fler människor, samtidigt som det bidrar till företagets marginaler. Att lägga till produktion i Gent är ett logiskt steg eftersom vi siktar på att möta den starka globala efterfrågan på vår spännande lilla elektriska SUV, säger Jim Rowan, vd för Volvo Cars.

Från och med 2030 ska Volvo endast erbjuda helt elektriska modeller. Volvo räknar dessutom med att hälften av den globala försäljningsvolymen kommer att bestå av helelektriska bilar till mitten av det här årtiondet. Volvo EX30 är viktig i sammanhanget eftersom Volvo förväntar sig att den kommer ha en särskilt betydande del för tillverkarens tillväxt- och lönsamhetsmål framöver.



**Kristofer Rask**

## 5. Trots högre vinst – jätteras på börsen för Volvo Cars

Publicerat av Maths Nilsson 26 oktober 2023, 07:38

Volvo Cars gjorde ett något sämre resultat än väntat under tredje kvartalet. Resultatet tyngs av förluster i bland annat Polestar och landar på 4,5 miljarder kronor. Men Volvos eget resultat ökade och vinstmarginalen steg jämfört med förra året. Aktien faller med 12 procent på börsen. – Vårt operativa resultat tar fart, samtidigt som vi fortsätter att göra stadiga framsteg med våra transformationsmål, säger Jim Rowan, vd och koncernchef för Volvo Cars.



Volvo Cars intäkter för tredje kvartalet ökade till 92 miljarder kronor jämfört med 79 miljarder motsvarande kvartal förra året. Rörelseresultatet steg till 6,1 miljarder kronor, men tyngs av ägarandelar i bland annat Polestar och med det inräknat blev vinsten 4,5 miljarder kronor. Rapporten fick aktien att falla med 12 procent på Stockholmsbörsen under torsdagen.

Bolaget såg en stark försäljnings- och intäktstillväxt under kvartalet, vilket i kombination med lägre kostnader för råvaror och logistik resulterade i ett förbättrat underliggande rörelseresultat. Rörelsemarginalen exklusive joint ventures och intressebolag ökade till 6,7 procent, jämfört med till en marginal på 4,4 procent under samma period förra året.

Försäljningen ökade med 22 procent under kvartalet. Företagets rena elförsäljningsandel på 13 procent för kvartalet var nästan dubbelt så stor som den var under samma period 2022, och ökade med 111 procent från året innan.



Maths Nilsson

## 6. Volvo EX30 säljer som tåget: "Långt över förväntan"

Publicerat av Maths Nilsson 27 oktober 2023, 06:13

**Volvo EX30 är på väg att bli en succé för Volvo Cars. Försäljningen går som tåget, trots att köpare inte fått provköra bilen ännu. – Det är väldigt bra efterfrågan, EX30 säljer långt över vår förväntan, avslöjar en person i projektet för Carup.**



Just nu pågår presstester av nya Volvo EX30 i Barcelona, där Carup är på plats. Volvo har under flera veckor bjudit in ett stort antal journalister från hela världen som får provköra deras nya elbil. Lanseringen är extremt viktig för att Volvo Cars ska nå sina mål med att varannan såld bil ska vara helt elektrisk år 2025.

Samtidigt rasade Volvo Cars aktie med 9,5 procent på börsen när bolaget släppte sin rapport för tredje kvartalet på torsdagen. Aktien har gått ner 23 procent i år, och ligger nu en bra bit under noteringskursen från oktober 2021. Volvo Cars egen verksamhet ökade vinsten rejält, men hälftenägandet i Polestar kostar miljarder för Volvo Cars.

En hel del talar för att hårt pressade aktieägare kan frälsas av nya modellen Volvo EX30. Den Kina-tillverkade bilen har en betydligt högre vinstmarginal än de elbilar Volvo tillverkar i Europa idag. Uppemot 20 procents bruttomarginal jämfört med de 9 procent som Volvo har på en elbil idag, trots ett grundpris på 430 000 kronor. I dagsläget är bensinbilar mycket mer lönsamma än elbilar för Volvo Cars än elbilar.

Representanter för Volvo Cars på plats i Barcelona är mycket optimistisk, flera personer uppger att bilen sålt bättre än Volvos egna prognoser. De allra första bilarna till svenska köpare kommer i början av nästa år.

– Det är mycket god efterfrågan i Sverige, säger den svenske PR-chefen Magnus Holst under en presskonferens.

– EX30 har sålt långt över vår förväntan, det är väldigt bra efterfrågan, berättar en annan Volvoanställd med en nyckelroll i projektet.



*Akhil Krishnan är en av de högst ansvariga för Volvo EX30.  
"Vi har högt ställda förväntningar på EX30", säger han.*

Akhil Krishnan är en av de högst ansvariga för Volvo EX30. "Vi har högt ställda förväntningar på EX30", säger han.

Under torsdagen kom nyheten att bilen även ska byggas i Europa, i Volvos fabrik i Gent i Belgien. Enligt Volvo är det för att möta den "förväntade efterfrågan" på bilen. Volvo Cars vill idag inte gå ut med hur många exemplar de har kapacitet att producera i den nuvarande fabriken i Zhangjiakou i Kina som ägs av Geely Auto.

Akhil Krishnan är Volvo Cars direktör för "Small car programs" och en av de högst ansvariga för EX30-projektet. Han vill inte bekräfta att orderingången överträffat förväntningarna, men säger:

– Det ser väldigt positivt ut. Men vi har högt ställda förväntningar på den här modellen.

**Kan bilen bli Volvos mest sålda modell globalt?**

– Det är svårt att säga, vi säljer många bilar även av Volvo XC60 och XC40, säger Akhil Krishnan.



### **Maths Nilsson**

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

## 7. MG kan börja sälja bensinbilar i Sverige

Publicerad 2023-10-26 18:10 Text Erik Söderholm

Försäljningen av nya elbilar har backat, och nu kan MG som är ett elbilmärke i Sverige eventuellt börja sälja bensinsuvar.



**MG har etablerats** som ett elbilmärke i Sverige och flera andra europeiska länder. Även om märket säljer **laddhybriden EHS**, som har bensinmotor, är det elbilar som står för den absoluta majoriteten av alla nya MG-bilar som registrerats i Sverige.

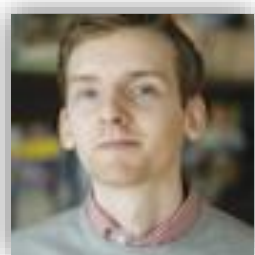
Men nu kan MG vara på väg att börja sälja vanliga bensinbilar i Sverige, kan Vi Bilägare avslöja. I Skatteverkets senaste nybilsprislista som ligger till grund för att beräkna förmånsvärdet på förmånsbilar nämns två olika bensinbilar från MG.

Det handlar om suven MG HS med 1,5-liters bensinmotor och automatlåda för 325 500 kr samt MG ZS med antingen 1,0- eller 1,5-litersmotor och en prislapp på 252 900 kr. Den sistnämnda går dessutom att få med manuell växellåda.

**Att börja sälja bensinbilar** kan vara ett tecken på att den svenska elbilsförsäljningen bromsat in på grund av det ekonomiska läget. I andra länder säljer MG bensinbilar, bland annat i Storbritannien.

Om MG verkligen ska börja sälja bensinbilar i Sverige är inte bekräftat, men bilarna testkörs nu av märkets svenska generalagent.

– Angående modellerna med bensin är det bilar som säljs i andra delar av Europa, som vi på MG Sverige har fått möjlighet att testa, säger Emma Härnström, pr-chef för MG i Sverige, till Vi Bilägare.



Erik Söderholm

**Feber**

## 8. Renault visar hybrid-pickisen Niagara

Bobby Green 2023-10-26 kl 11:40

Ser ganska kaxig ut.



FILM: <https://youtu.be/-Qivqc0Y0c>

Renault har nu visat upp den nya konceptbilen Niagara i Brasilien. Det handlar om en rätt så fet pickup med stora hjul, hög markfrigång och ett ganska så kaxigt utseende. Bilen baseras på Renaults nya modulära plattform och den mäter 4,9 meter på längden och har en hjulbas på 2,95 meter. Designen är en förhandsvisning på kommande lanseringar och även om detta bara är ett koncept så ser det ju inte helt urballat ut i alla fall. Under skalet finns en hybrid-drivlina som består av en bensinmotor fram och en elmotor på bakaxeln, således är bilen fyrhjuldriven.



Bobby Green

**Feber**

## 9. Xpeng visar sexhjulig Cybertruck med drönare

Publicerat av Bobby Green 2023-10-26 kl 13:20

Och en superbil som även är en Quadcopter.



FILM: <https://youtu.be/rxEUGNeV3fw>

Okej, det är ingen Tesla Cybertruck, men det var i alla fall det första jag såg när jag snabbt tittade på Xpeng AeroHT:s nya konceptbil som de kallar för Modular Flying Car. Det är en sexhjulig pickup-liknande ska som ska gå på el och ha en förbränningsmotor som räckviddsförlängare. Den ska ha plats för upp till fem personer och på dess flak där bak står en tvåsitsig drönare som man kan köra ut och sedan flyga iväg med. Tanken är att denna ska kunna användas vid räddningsuppdrag och liknande.

Man visar även upp bilen eVTOL Flying Car som kan dubblera som Quadcopter och dra upp i skyn om man tycker vägarna är för blockerade.

Xpeng AeroHT planerar att lansera sin första flygande bil någon gång nästa år.



**Bobby Green**



**Nu har Xpengs Xpengs flygande bil lyft  
Ett steg till taget**



**Vi har kollat in Xpengs flygande sak  
Högtflygande planer!**



**Xpeng visar upp den flygande bilen HT Aero  
Hoppas ha den i luften**



## 10. Nya eldrivna Mini Countryman kostar från 529 400 kronor

Posted by Kristofer Rask oktober 26, 2023

För den som söker en lite större Mini erbjuder biltillverkaren modellen Mini Countryman. Bilen mäter 4 433 mm i längd, 1 843 mm i bredd och 1 656 mm i höjd med löfte om både utrymme och komfort. Nu kommer den dessutom för första gången som elbil och idag presenterade Mini i Sverige de svenska priserna.



Först ut är den fyrhjulsdreven versionen Mini Countryman SE All4 som i Sverige kommer kosta från 529 400 kronor. Beställningarna öppnar under första kvartalet av 2024 med de första leveranserna under våren.

Modellen får två motorer med en totaleffekt på 230 kW (313 hk) och klarar 0 till 100 km/h på 5,6 sekunder med en toppfart begränsad till 180 km/h. Ett batteri på 66,45 kWh ska säkerställa en räckvidd på 433 kilometer enligt WLTP.

Batteriet går att ladda med upp till 22kW vid AC-laddning och snabbladdning är möjlig med upp till 130 kW. Att snabbladda från 10 till 80 procent ska ta runt en halvtimme. För att optimera snabbladdningen kommer Countryman också med automatiskt batteriförvärmning. Laddningsupplevelsen blir dessutom enklare med stöd för Plug & Charge.

Senare under året kommer Mini också presentera en instegsversion av Mini Countryman. Den blir tvåhjulsdreven och erbjuder en räckvidd på 462 kilometer, avslöjas redan nu.



Kristofer Rask



## 11. PROV: Nio ET5 Touring – elkombin

Publicerad av Mikael Johnsson

2023-10-26

Uppdaterad: 2023-10-26

Elbilar finns det många att välja på – tills du vill ha en kombi. Men nu kommer Volvo V60-stora Nio ET5 Touring. Och redan är batteriet uppdaterat.



*Med drag och namn från den tyska bilindustrin  
bjuder Nio ET5 Touring på den ovanliga kombinationen av elbil + kombi.*

**Bilmärket Nio är nytt** i Sverige år 2023 och mellanklassaren ET5 har erbjudits köparna sedan i våras. Nu under årets sista kvartal börjar leveranserna av den nya kombiversionen: ET5 Touring.

Visserligen tyder de stora framgångarna för Tesla Model 3 på att svenskarna kunde lära sig att köra sedaner igen om resten av bilen attraherar. Men en elkombi mellan MG5 och Porsche Taycan Sport/Cross Turismo lär det vara ett gäng som välkomnar.

Visst är den snygg? Aktern påminner rätt mycket om nämnda Porsche och med en sådan lutning på bakrutan är sportkombi det mest sanna begreppet på denna Touring. Ett namn som onekligen för tankarna till BMW och München – men där Nio också har en designstudio under ledning av svensken Andreas Nilsson.



*Det lilla AI-inslaget "Nomi" är som standard diskretare än det här lilla huvudet som dock gillas av barn. Hög kvalitetskänsla, få fysiska knappar.*

**Nytt är lite överraskande** också det 100 kWh-batteri som Touring levereras med (men även andra Nio får). Det kommer från en ny leverantör och eftersom laddeffekten vid DC-laddning i hög grad avgörs av batteriet sker nu en välkommen uppgradering.

Bilens tidiga maximala snabbladdningseffekt på 125 kW stiger nu till 180 kW! Det här betyder att alla Nioägare som nyttjar Nios batteribyarmöjlighet får ta del av denna uppgradering efterhand som de nya batterierna kommer ut till stationerna. Onekligen ett unikt rapt sätt att ta del av den snabba batteriutvecklingen utan att behöva byta bil. Såvida du inte tillhör den minoritet som köpt din Nio inklusive batteriet, för då står man småbittert utanför byteskarusellen.

#### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

**Dörren öppnas så fort jag lägger handen** på det utfällda handtaget, och visst råder här samma sobra och smålyxiga atmosfär som i de större Niomodellerna. Mjuka material och indirekt ljus i dörrarna ger en dyrare känsla än i Tesla Model 3, men eftersom jag personligen inte suttit i den just ansiktslyfta amerikanen är osvuret bäst. Men Nios förarmiljö är påfallande lik Teslas (dock med en display att titta på genom ratten) där utblicken över en låg vindrutekant/motorhuv känns igen. Nya stolsdynor som gör att man sitter lite lägre är först ut i Touring.

Styrningen har bra respons men är inte lika toksnabb som i Tesla. Väckkänslan är sådär. Bullernivån är okej och chassit har en mycket lyckad kombination av följsamhet och komfort. Kombin erbjuder 17 mm mer takhöjd i baksätet än sedanen och utrymmet i stort påminner om det i en V60. Vilket även gäller bagageutrymmet.

De körassistanterfunktioner som fungerade bedrövligt i testet av EL7 i maj skötte sig med den senaste mjukvaran plötsligt oklanderligt mellan Västerås och Enköping.



*Bagageutrymmet är inte i Passatklass, men som i en V60 laddhybrid.  
Frunk saknas. Gott om finurliga finesser.*

### **NÖRDFAKTA**

De så kallade "Power Swap-stationerna" byggs ut allt mer och finns idag i Varberg, Kungälv, Mariestad, Mantorp, Enköping och Stockholm. Snart i Arlandastad och Malmö. De två senast nämnda är av generation 3.0 som innebär runt fyra istället för fem minuters bytestid samt att tillhörande laddstation har en laddeffekt på 500 kW! Framtidssäkrat!

### **BORDE JAG KÖPA DEN?**

Att köpa hela sin bil känns ofta bäst för många men, nej, i fallet Nio är det troligen sällan rätt eftersom man då går miste om batteribytestationerna. Vilket i sin tur gör att man som tidigare nämnt låser fast sig i en batteriteknik fast detta för en gångs skull inte är nödvändigt. Vid köp kostar bilen 706 000 eller 816 000 kronor beroende på batteristorlek. (Som jämförelse börjar en Tesla Model 3 Long Range på 609 170 kronor. Den kan inte byta batterier men laddar snabbt i sitt eget laddnätverk och har längre räckvidd än ET5 med 100 kWh.)

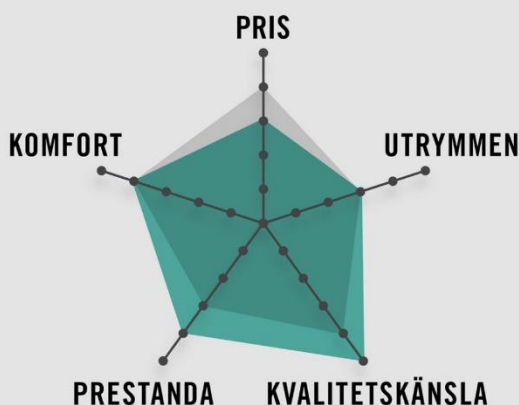
**Men vilket av alla de resterande alternativ** som man bör välja är inte lätt säga på rak arm.

Nästa steg är att köpa bilen för 576 000 kronor utan batteri och hyra detta för 1 799/2 999 (75 kWh/100 kWh) kronor per månad. Ett tredje och friare alternativ är att prenumerera på bilen i 1–60 månader. Då ingår bland annat försäkring, vinterhjul med mera, men månadsavgiften är 12 459/13 799 kronor per månad. Endast två veckors uppsägningstid.

Det fjärde gäller endast privatpersoner och heter privatleasing. Dessa kontrakt börjar på 8 499 kronor per månad.

## PERSONLIGHET

- Nio ET5 Touring 100
- Volvo V60 Recharge T8



## SUMMERING

**Bäst:** Unikt med batteribytesmöjlighet – och därmed unikt snabb batteriteknikuppgradering. Snabb. Snygg. Välbyggd.

**Sämst:** Förarmiljön kräver tillvänjning. Svag laddeffekt om du får det gamla batteriet. Dyr.



**Därutöver finns det** för företag två ytterligare alternativ. Nämligen finansiell leasing från 6 799 kronor per månad respektive operationell leasing från 10 925 kronor per månad. Exklusive moms.

Puh!

I alla dessa alla alternativ utöver vid köp av både bil och batteri ingår "Battery as a Service – BaaS", som Nio kallar det.

I ett försök att rivstarta det nya märket bjuder Nio på både batteribytet och laddström nu under premiäråret 2023. Därefter tillkommer dels en servicekostnad för själva bytet samt en kostnad för elen i batteriet. Vad dessa hamnar på är förstås högtintressant men ännu ej fastställt. Klart är att man får två betalda servicekostnader per månad och att dessa varar i två år.

Det ser ut att bli dyrare att köra Nio ET5 Touring än Tesla Model 3 Long Range, speciellt vid köp av hela bilen. Men så känns ET5 lite lyxigare och är en kombi. Till det kanske batteribytetekniken passar just dig som handen i handsken? Då kan ET5 Touring vara rätt val.

### TEKNISK INFO/Nio ET5 Touring 100 kWh

**Motor:** El, 2 st elmotorer, systemeffekt 490 hk/700 Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet 100/90,3 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 125 (180) kW.

**Kaross:** L/b/h 4 790/1 960/1 499 mm. Axelavstånd 2 888 mm. Tjänstevikt 2 210 kg. Maxlast 520 kg. Bagagevolym 492/1 300 l. Frunk 0 l. Dragvikt 1 400 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 4,0 s. Toppfart 200 km/h. Förbrukning blandad körning 19,3–21,0 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 514–560 km WLTP. Laddning 10–80 % 40 min (125 kW)/30 min (180 kW).

**Pris:** 816 000 kr (vid köp av batteri). Aktuell nu.



## 12. Test: Faceliftad Polestar 2

Publicerat av redaktören bytbil

2023-10-25

Text & foto Simon Hallenslev

Konkurrensen hårdnar för **Polestar 2** och därför är en stor teknisk uppdatering på sin plats.



Biltillverkare behöver börja sälja bilar för 10 kronor om de vill hoppas på att gå om **Tesla** i total försäljning i år. Model Y är den mest sålda bilen, men med en ny och omfattande uppdatering är det inte otänkbart att den billigare **Model 3** kommer att stiga.

**Polestar** har levererat starka försäljningssiffror sedan lanseringen för två år sedan. De känner dock fortfarande av effekterna av den intensifierade konkurrensen, där **Polestar 2** för närvarande rankas något lägre i försäljningsstatistiken med färre sålda enheter än sin huvudkonkurrent, **Model 3**.

Lyckligtvis för **Polestar 2** kommer den också med en omfattande 2024-uppdatering, som levereras till de första kunderna i dagarna. En uppdatering som inte bara landar vid en strategiskt bra tidpunkt, utan också lyfter bilen till nya höjder.



### Omfattande uppdatering?

Ja, **Polestar 2**-uppdateringen är verkligen omfattande, även om det inte syns med blotta ögat. Utvändigt är förändringarna begränsade till en ny front, där kylargrillen nu är en integrerad platta som omsluter radar- och sensorenheter, istället för en klassisk gallergrill.

**Polestar 2** ser likadan ut även i kupén. Inte mycket har förändrats, och när det gäller den yttre designen spelar det ingen roll för mig. Jag tycker fortfarande att **Polestar 2** ser knivskarp ut! På insidan hade jag kunnat tänka mig en lite större skärm, men strunt samma.

Det är i det tekniska rummet som uppdateringen kan klassificeras som omfattande. Det är här **Polestar 2** verkligen glänsar med ett batteri som har vuxit till 82 kWh i den testade Long Range Single Motor. Här får du 104 kilometer mer att leka med jämfört med före uppdateringen och totalt 655 km.

Förutom ett större batteri och längre räckvidd innebär uppdateringen också att **Polestar 2** har fått nya motorer. Denna Long Range Single Motor-variant erbjuder nu 299 hästkrafter istället för 231 hästkrafter och 490 Nm istället för 330 Nm. Och just det... motorn har också flyttats från framaxeln till bakaxeln.

### Som om den hade transformerats

Elmotorer med högt vridmoment på framaxeln kan vara ett recept på misslyckande när det gäller konstant hjulspinn och vridmomentstyrning, särskilt på blöta vägar. **Polestar 2** har varit en av de få som faktiskt hanterat detta ganska bra, och det är bara på dessa typer av vägar som framhjulsdraftens sanna färger kommer till sin rätt. Balansen är helt anorlunda, och den känns mer lekfullt lätt och elegant när man trycker ifrån. Nu finns det faktiskt lite äkta dynamik här.

I alla andra situationer är skillnaden knappt märkbar. På motorvägen är **Polestar 2** lugn och riktinstabil, med endast en uppsättning stora fälgar som kastar in lite vägljud i kupén. Vid stadskörning känns **Polestar 2** fortfarande relativt fast. Det är inte riktigt lika illa som **Tesla Model Y**, men det är fortfarande tillräckligt för att du ska känna dig lite skakig när du kör över brunnslack och asfalterade sidogator.



### Glöm allt om räckviddsångest

Med en räckvidd på 655 kilometer överträffas **Polestar 2** bara av två betydligt dyrare modeller när det gäller att köra längst på en enda laddning. Eftersom laddningshastigheten också har ökats till 205 kW, så att du kan gå från 10 % till 80 % på under 30 minuter, är all räckviddsångest officiellt obetydlig.

Under veckans test av den uppdaterade **Polestar 2** gör jag inte ett vetenskapligt räckviddstest med en vindmätare och beräkningar av effektförlust. Istället kör jag långt, på motorväg, och kör som jag skulle göra med vilken annan testbil som helst på bensin.

Även vid 110 och 130 km/h kontinuerligt kan man bekvämt få omkring 475 kilometer verklig räckvidd. Med en mer försiktig fot på gaspedalen bör du kunna passera 500 km, vilket är ganska imponerande för ren motorvägskörning.

Med en mer vardaglig blandning av stadskörning, landsvägskörning och motorvägskörning verkar 655 km plötsligt inte omöjliga. Det är ett bevis på en elmotor som inte bara har blivit mer kraftfull utan också mer effektiv.

### Är det fina priset tillräckligt fint?

Med ett pris på från 559 000 kronor är den uppdaterade **Polestar 2 Long Range Single Motor** bra prissatt jämfört med sina konkurrenter. Den uppdaterade **Tesla Model 3 Long Range** kostar 609 170 kronor med en räckvidd på 629 km, vilket är ungefär samma pris som **Hyundai Ioniq 6** med 77,4 kWh batteri som kan köras 614 km på en enda laddning.

Det finns fortfarande en skarp design och en Volvo-influerad kupé som är lika delar minimalistisk och välbyggd, utöver den stora tekniska uppdateringen. En uppdatering som inte bara ger bättre dynamik utan också bättre räckvidd än båda de ovan nämnda konkurrenterna.

Med **Polestar 2** bör du dock vara medveten om att du måste betala extra för saker som adaptiv farthållare, Pilot-paketet, och en värmepump. Faktum är att du i alla varianter måste investera extra för att få adaptiv farthållare och värmepump – vilket **Model 3** och **Ioniq 6** har som standardutrustning.

**Relaterade artiklar:**



**Polestar 2 kör upp till 654 kilometer på en laddning**



**Första körningen: BMW i7 M70 - en lyxbjässe med 1 100 Nm**



**Test: Jeep Avenger är lysande i stadsdjungeln**



**Nya Volkswagen Tiguan**



### 13. PROV: BMW i5 – Dressed for success

Av Stefan Helmreich Bearbetning Tobias Mersinger Foto Daniel Kraus

Publicerad 2023-10-27 Uppdaterad 2023-10-26

**Helelektrisk, med ljuddesign från Hollywood och en geststyrd autopilot – nya i5 är en kulturchock för 5-serien. Dock lika stilsäker som den ser ut.**



*BMW i5 kostar ungefär lika mycket som en 540i, men erbjuder betydligt bättre utrymmen.*

**Lyckad eller ej?** Det avgör man efter eget bevåg. Vi kan dock konstatera att ingen annan modell har gjort ett lika stort utvecklingstekniskt kvanthopp som den elektriska varianten av 5-serien och ändå lyckats med att vara lika stilsäker som alltid: dubbelnjuren har ett mer lättsmält format, proportionerna är löjligt lyckade och siluetten med sitt sluttande bakparti väcker minnen från E12-generationen – den första 5-serien.

Under den klassiska kostymen är det dock slut med nostalgi, här är allt toppmodernt. Även 5-serien följer tillverkarens all-in-one-strategi som till skillnad från Mercedes, där EQE-modellerna är en självständig gren, planterar samtliga drivlinor i en och samma arkitektur.

**Förbränningsmotorer, batteripaket eller både och?** BMW serverar alla. 5-serien finns precis som förr med konventionella diesel- och bensinmotorer (alla med 48 V-mildhybridsystem), som laddhybrid med upp till 100 km e-räckvidd, självklart i en allsmäktig M5-version (inklusive kombiversion) och som i5, bilen vi testar idag.

Den elektriska versionen är inte bara en nyhet i sig, i5-versionen var även upptakten till den nya G60-generationen.

Än så länge finns två olika varianter av i5: instegsmodellen eDrive40 med bakhjulsdrift och en maximaleffekt på 340 hk (konstanteffekt 143 hk) kostar från 815 000 kronor, alltså ungefär lika mycket som en 540i. Med i5 får man dock mer bil för pengarna och det menar vi bokstavligen: i5 mäter 5,06 meter på längden och 1,90 meter på bredden. På insidan känner man tillväxten tydligt. Här har innermåtten ökat med 97 respektive 32 millimeter.



*Rörligheten är alltid närvarande, den maximala effekten får man dock först i sportläget. I utgångsläget genererar eDrive40 313 hk och M60 xDrive 517 hk.*



*Den knappt tio centimeter längre karossen får två centimeter längre axelavstånd vilket märks i det luftiga kupéutrymmet.*

**Men som vanligt är det inte bara formatet** som växer, även vikten har en tendens att öka märkbart för varje ny generation. I5 väger minst 2 130 kg i eDrive40-utförande och boven i dramat är inte svår att peka ut: batteriet. Den har en kapacitet på mäktiga 81,2 kWh, kan laddas med upp till 205 kW (vilket i idealfall betyder att man laddar 10-80 procent på 30 minuter) och möjliggör en WLTP-räckvidd på upp till 582 km.

I teorin låter det riktigt lovande och i praktiken är det minst dubbelt så mycket som vi behöver på dagens 180 km långa testfärd genom Portugals pampas. Nya 5-serien ska ju trots allt inte bara vara den mest innovativa utan även den mest dynamiska generationen någonsin.

**Lika bra att ta plats** i kupén som har draperats i "Veganza". Nej, det är ingen snofsig designerlabel från Italien utan det är vad det heter – en mjuk och följsam läderimitation som klarar sig helt utan animaliska beståndsdelar och som kan kombineras med nästan samtliga säteskonfigurationer.



*En boost-paddel bakom ratten ger dig kortvarig njutning av drivlinans maximala vridmoment.*

**Framför den nya, lätt kupade ratten** "svävar" även i 5-serien en välvd skärm som omfattar dels ett 12,3 tum stort område för (den delvis smått bisarra) instrumenteringen, dels ett 14,9 tums revir som är avsedd för infotainmentsystemet.

Här hittar man kortare menyvägar än förut och ett ordentligt uppblåst underhållningsprogram som ska förkorta tiden man står och laddar: YouTube och ett spelbibliotek kombineras med fotbollsappar som visar highlights, realtidsinformationer och live-spel. Användargränssnittet är fortfarande redundant och funktionerna sköts med antingen pekskärmen, verbalt eller via iDrive-multifunktionsvredet i kristall. Riktiga knappar letar man förgäves efter.

Däremot finns här en uppsjö av assistanssystem: vid sidan om den akustiska varnaren för hastighetsöverträdelser kan man beställa 5-serien med en delautonom motorvägsassistent med utökad funktionsomfång.



*Nytt är det restriktiva Range-läget som sänker förbrukningen när batteriet börjar bli tomt.*



*Elektroniken påverkar varken kupé- eller bagageutrymmet.  
Maxlast anges till ungefär 600 kg.*

**Autopiloten axlar då samtliga** förarrelaterade uppgifter upp till 130 km/h och kräver inte längre att föraren har händerna på ratten så länge denne har ögonen på vägen framför. Dessutom sker filbytet med geststyrning.aktionen inleds med akustiska signaler och en ikon på skärmen som visar att det finns utrymme för filbyte. Sedan räcker det med en blick i motsvarande sidospegel och att sedan ska byta fil till vänster eller höger.

**Fungerar det?** Å ena sidan är det förvånansvärt intuitivt, å andra sidan verkar datorn sakna förståelse och känsla för bilens egenskaper. Låter man bilen göra som den vill kastar den sig modigt in i kurvor, men kräver snabbt därpå förarens hjälp när den inser att det går alldeles för fort.

Man gör alltså fortfarande bäst i att hålla händerna på ratten och styra kosan själv. Trots allt har utvecklarna lyckats bra med att göra den senaste 5-serien till en otroligt lyckad efterföljare i raden av bekväma, maffiga och framför allt engagerande vagnar.

**Visst kan man inte** kamouflera den massiva mervikten helt och hållet, men e-tekniken har förutsättningarna att utjämna en del av vikten med sina speciella egenskaper. Den låga tyngdpunkten är en given aspekt, men inte allt. Elmotorernas låga latens gör samspelet med bilens kördynamiska system lättare och mer effektivt och naturligtvis imponeras vi av vridmomentet på 400 Nm som känns betydligt maffigare i förarstolen än vad man hade kunnat tro när man läser siffrorna: eDrive40 gör 0–100 km/h på 6,0 sekunder och har en toppfart på 193 km/h.

**Känns det alltför klen** får man istället hosta upp minst 1 257 000 kronor. Då får man sin nya i5 nämligen i ett mer temperamentfullt utförande som Performance-modell M60 med dubbla elmotorer.

Förutom fyrhjulsdraft betyder det en maximal systemeffekt på maffiga 601 hk (konstant systemeffekt 173 hk) som dramatiserar framdrivningen märkbart: 795 Nm förkortar sprinttiden till 3,8 sekunder och räckvidden till 516 km medan olika kryddor från M-avdelningen vässar köregenskaperna.

Men även här stämmer proportionerna. Trots modellspecifika finjusteringar, uppstyvningar och ett aktivt krängningshämmande system som med järnhand håller karossen i styr blir M60 inte överambitiös. Sportigheten är absolut inte sportbilsaktig utan visar sig snarare i maffiga och spänstiga köregenskaper som imponerar med tanke på bilens massiva vikt på drygt 2,3 ton.



**Idyllen störs i slutändan endast av småsaker** som den adaptiva regenereringen som dock går att stänga av. Inbromsningen när man släpper upp gaspedalen styrs nämligen till stor del av yttre faktorer som kommande hastighetsbegränsningar och vägens topografi – egentligen en genialisk idé, men i praktiken fungerar den inte alltid som tänkt.

Ljudbilden är en riktig vattendelare. Det spelar ingen roll om det artificiella ljudet har komponerats av Oscar-vinnaren Hans Zimmer – det känns märkligt i vilket fall som helst: de vanliga viskningarna förvandlas i sportläget till ett kosmiskt brus, bara för att lacka ur helt i "Expressive" – här får man intrycket att Enterprise jagas av en intergalaktisk blåsorkester medan sjökor parar sig i bakgrunden.





**Nej, det passar verkligen** inte för en bil som står mellan tradition och framåtanda och som annars känns så underbart harmonisk.

Den elektriska versionen av 5-seriens åttonde generation gör allt rätt med en design som borde uppskattas av de flesta, två elektriska drivlinor och en prissättning som orienterar sig vid deras indirekta föregångare. Ergonomi och fjädringskomfort är förstklassigt och köregenskaperna imponerar stort med tanke på bilens massiva vikt. Bravo, BMW!

#### TEKNISK INFO/BMW i5 eDrive40

**Motor:** Elmotor, systemeffekt 340 hk, 400 Nm. Batterikapacitet 81,2 kWh. Bakhjulsdrift.

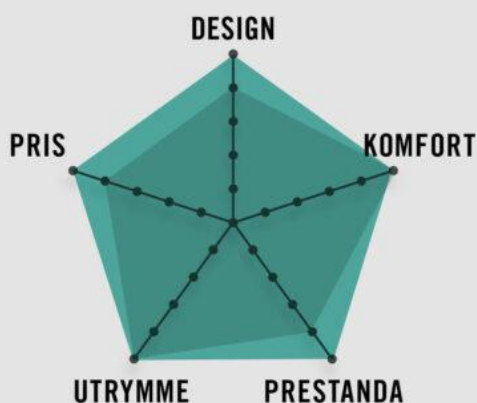
**Kaross:** L/b/h 5 060/ 1 900/ 1 515 mm. Axelavstånd 2 995 mm. Bagagevolym 490 liter.

**Prestanda:** 0–100 km/h 6,0 sek. Toppfart 193 km/h. Förbrukning 15,9 kWh/100 km. WLTP-räckvidd 582 km.

**Pris:** Från 815 000 kronor. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- BMW i5 eDrive40
- Mercedes EQE 350



## SUMMERING

**Bäst:** Stark och effektiv drivlina, utmärkt komfort, fantastiska köregenskaper.

**Sämst:** Dyr, tung, autopiloten är inte felfri.





## 14. Oljebolaget BP ska köpa snabbbladdare från Tesla för en miljard

Posted by Kristofer Rask oktober 27, 2023

**Oljebolaget BP ska nu påskynda sina satsningar på att bygga snabbbladdare för elbilar och väljer dessutom att göra det med stöd från ett oväntat håll.**



Företagets laddbolag BP Pulse ska köpa hårdvara från Tesla till ett värde av 100 miljoner dollar (motsvarande 1,1 miljarder kronor).

Planen är att bygga ett publikt laddningsnätverk som sträcker sig över hela USA. Genom att använda sig av Teslas hårdvara hoppas man att kunna starta utbyggnaden av ett omfattande och helt öppet laddningsnätverk redan nästa år. De första stationerna ska öppna i Houston, Phoenix, Los Angeles, Chicago och Washington D.C.

– Att stärka bp-pulsnätverket med Teslas branschledande hårdvara är ett stort steg framåt i våra ambitioner för att bygga snabbbladdningsinfrastruktur för alla i USA och leverera en exceptionell kundupplevelse, säger Richard Bartlett, global VD för bp puls.

– I kombination med vårt stora nätverk av bekvämlighets- och mobilitetsplatser på och bortom motorvägen kommer detta samarbete med Tesla att ge snabb och pålitlig laddning till elbilsförare när och var de behöver det, fortsätter Richard Bartlett.

Snabbbladdarna som BP Pulse köper in kommer att kunna leverera upp till 250 kW i ladd-effekt. Precis som den hastigheten som Tesla erbjuder i sitt egna Supercharger-nätverk idag. Stationerna kommer ha stöd för både för den amerikanska CCS1-standarden och Teslas egna NACS-standard. De kommer dessutom ha stöd för Plug & Charge för att underlätta laddningen.

– På Tesla strävar vi efter att möjliggöra fantastiska laddningsupplevelser för alla elbilsägare. Att sälja vår snabbbladdningshårdvara är ett nytt steg för oss, och ett område som vi vill fortsätta expandera på. Det i linje med vårt uppdrag att påskynda världens övergång till hållbar energi, kommenterar Rebecca Tinucci, ansvarig för Teslas Supercharger-infrastruktur.

Martin Viecha, IR-ansvarig på Tesla gav också en kommentar:

– Det här är en stor sak. Fossilbilsbilförare kommer att få se snabbbladdare var de än tankar på BP-ägda stationer, vilket är bra för elbilsskiftet. Det ger samtidigt fler snabbbladdare för elbilsägare. Det är en sådan win-win.

## 15. Upptrappad konflikt om batterimaterial – Kina begränsar export

Publicerad 20 okt 2023 kl 13.17

Konflikten om tillgång till väsentlig teknik mellan Kina och USA fördjupas. Nu inför Peking exportkontroller för grafit, en råvara som används för att tillverka batterier till elbilar, rapporterar Financial Times.



*En viktig ingrediens för att tillverka elbilsbatterier är grafit. Nu begränsar Kina exporten av råvaran.*

Exportkontroller kommer att krävas för tre olika sorters grafit. Enligt det kinesiska handelsdepartementet införs åtgärden av "nationella säkerhetsskäl".

Kina är ledande producent av grafit och stod för drygt 65 procent av utbudet under 2022. Andelen i vissa grafitbaserade produkter är nära 100 procent.

Beskedet ses som ytterligare ett steg i den pågående konflikten mellan världens två ekonomiska stormakter, Kina och USA, om tekniktillgång.

### **USA största importören**

Tillsammans med Sydkorea tillhör USA en av de största importörerna av grafitprodukter.

Sedan tidigare har Kina begränsat exporten av de strategiska metallerna gallium och germanium, kritiska för att tillverka halvledare, som används för att styra processer i allt från datorer och bilar till sjukvårdsutrustning och energisystem.

Kina står för den stora majoriteten, 97 procent av gallium och 64 procent av germanium, som utvinns i världen. Jättelandet är dessutom ledande producent av 20 andra i sammanhanget viktiga råvaror.

### **Eskalerande konflikt**

Åtgärden ledde till att USA valde att begränsa kinesiska företags tillgång till amerikanska molntjänster som använder artificiell intelligens, däribland Amazon och Microsofts tjänster.

USA och Europa har försökt minska sitt beroende av Kina när det gäller tillgång till betydelsefulla metaller. Inom EU nåddes tidigare under våren en uppgörelse om miljardsatsningar för produktion och utveckling. Målet är att EU år 2030 ska stå för 20 procent av världens halvledarkomponenter, mot enbart 9 procent i dagsläget.

## Teknikens Värld

### 16. Får A-traktor dra husvagn?

Publicerad 26 okt 2023, kl 16:15

Får en A-traktor verkligen koppla på en tung husvagn på dragkroken och köra iväg? Vår trafikexpert förklarar vad som gäller.



*A-traktor med dragkrok, men får den dra husvagn? Det är frågan.*

**Hej Ruben!** Min grabb har en A-traktor. Nu vill han låna min husvagn och åka på någon tillställning för att kunna övernatta. Jag är väl så där pigg på att låna ut den. Husvagnen har en tjänstevikt på 1 541 kilo och totalvikt på 1 700 kilo. Hans A-traktor fick dra 1 300 kilo när den var registrerad som personbil.

Får han dra ett så tungt släp efter sin A-traktor? /Robert

#### Svar

Hej Robert! Det finns ingen viktgräns i kilo för vad en traktor får dra. Det gäller även en A-traktor.

Här har du grundregeln:

”Ett motordrivet fordon får inte dra fler än:

1. Ett fordon som inte är inrättat för koppling till dragfordonet, eller:
2. Två fordon som är inrättade för koppling till dragfordonet.

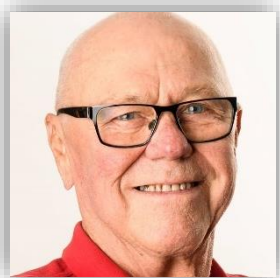
Den sammanlagda bruttovikten av de fordon som dras får vid färd på väg inte överstiga dragfordonets bruttovikt och vid färd i terräng två gånger dragfordonets bruttovikt.

Trots bestämmelserna i första stycket får bilar, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon dra ett eller flera fordon, om samtliga fordon som dras är inrättade för koppling till dragfordonet och

1. Kan bromsas effektivt, eller:
2. Den sammanlagda bruttovikten av tillkopplade fordon som saknar effektiva bromsar inte överstiger dragfordonets bruttovikt eller vid färd i terräng två gånger dragfordonets bruttovikt.”

Så i grunden är det tillåtet. I det här fallet fanns det en begränsning på max släpvikt på 1 300 kilo när A-traktorn var registrerad som personbil. Då fick den köras i 80 km/h, men som A-traktor är maxhastigheten 30 km/h.

Om draganordningen är i bra skick så är det inget problem att dra 1 700 kilo. Förutsättningen är att släpet är bromsat och det är det ju. Det finns naturligtvis en gräns för hur tungt man får dra. Den går vid att fordonskombinationen ska vara ”tillförlitligt att köra ur säkerhetssynpunkt”.



**Ruben Börjesson**



**Måste jag betala parkeringsavgift även för mitt släp?  
EXPERTERNA SVARAR**



## 17. Regeringen: Prövotid för AM-kort

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-10-26 Uppdaterad 2023-10-26

Under det första året ska den som får sitt AM-körkort indraget göra om teori och utbildning.



*Till sommaren 2024 kan nya regler om prövotid börja gälla för AM-körkort som medger körning av A-traktor, mopedbil och moped klass 1 (EU-moped).*

**För att minska antalet** olyckor ska reglerna för den som kör A-traktor skärpas ytterligare. Detta är en del i en lång rad lagändringar. Tidigare har bland annat och **från och med i vinter måste alla A-traktorer köra med vinterdäck** vid vinterväglag.

Nästa steg från regeringen för att minska olyckorna med A-traktorer är att införa prövotid för AM-kort på liknande sett som gäller för B-körkort. AM-körkort gäller för EU-moped, mopedbil och A-traktor.

**Prövotiden innebär att** den som under det första året får sitt AM-körkort indraget, efter att exempelvis ha kört för fort eller rattfull, måste göra om både utbildningen och teori-provet.

– Vi bedömer att det här kommer att innebära en ökad säkerhet och ett förändrat beteende, där man är mer försiktig från början när man kör sin A-traktor, moped eller mopedbil, säger Andreas Carlson (KD), infrastruktur- och bostadsminister, till Ekot.

Förslaget om prövotid skickas nu till lagrådet. Lagändringarna **föreslås att träda i kraft den 1 juni 2024.**

## 18. Så snabbt är Mercedes V12-monster på autobahn

Publicerat av Maths Nilsson 26 oktober 2023, 08:45

Testförarna i AutoTopNL har toppfartstestat det mesta på autobahn och imponeras inte så lätt. Men när de får släppa loss Mercedes-Benz SL65 AMG Black Series blir de lyriska. – Ärligt talat en av de coolaste bilarna jag någonsin kört, den är bara underbar.



Mercedes-Benz SL65 AMG Black Series har bara tillverkats i 350 exemplar och är redan en legendarisk modell, trots att det bara gått 15 år sedan modellen kom. Bilen togs fram som en specialversion av V12-versionen av Mercedes SL-cabriolet med biturbo. Mercedes gav bilen en väsning för att den skulle kunna matcha både Ferraris och Lamborghinis.

En stor förändring är att Black Series inte längre är någon cabriolet. Mercedes kastade helt enkelt ut all mekanik för cabben och sparade 250 kg, taklinjen är nu lägre än på vanliga SL. Den är dessutom rejält breddad med 14 centimeter och har en lägre nos.

Den bekväma luftfjädringen från originalbilen slängdes all världens väg och bilen fick en riktigt hård och sportig traditionell fjädring. Bromsarna är enorma och styrningen är åtta procent mer direkt än hos en glidar-SL.

V12-motorn på sex liter har också fått en uppgradering som heter duga. Den har 670 hästkrafter och 1000 Newtonmeter i vrid. Den vanliga sjustegade automaten fick bytas mot en femstegad låda som bättre klarade det enorma vridmomentet.

– Den är så kraftfull för att vara en fabriksbil att den är upprörande. Den väger 1870 kilo så den är inte lätt som en sportbil men ändå rör den här grejen verkligen på sig.

Resultatet är en bil som lätt kommer upp i 322 km/h på hastighetsmätaren under testet, och då finns det mer att ge. Utan fartspärr ska bilen klara 350 km/h.



FILM: <https://youtu.be/yJ74Oo55epc>

– Gud, jag älskar den här bilen jag verkligen gör det. De gör dem inte så här längre, konstaterar AutoTopNL.



### Maths Nilsson

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

### LÄS MER:

- [Bilderna läckte ut: Se nya Mercedes-AMG GT R Black Series...](#)
- [Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år](#)
- [Polestar 2 kan bli Årets bil i Europa – här är alla...](#)
- [Guldregnet: Mercedes anställda får 80 000 kronor i bonus](#)
- [Mercedes-AMG:s nya superbil med 730 hk – får busknapp](#)
- [Jättesuccé för heldags-provkörningar av Mercedes nya elbil](#)

**Världens fulaste bilar****19. Yugo**

Publicerat den 9 januari, 2013 av Carl Johan Rehbinder

Det enda försäljningsargumentet denna läskiga "bil" någonsin har haft är priset utom förstås i hemlandet, där det var "brist på annat".



Yugo är värsta sortens framkommenderat socialistiskt öststatskrot från dåvarande Jugoslavien, numera Serbien. Trots att den tillverkades i nästan 30 år fortsatte den att vara billigt 1980-talsskräp, dessutom baserat på licensbyggda 1970-tals-FIAT. Inte så respektgivande.





**Detta är inte en bil** som är byggd av entusiaster, människor som älskar bilar, utan av motvillig plikt och nöd tvång. När politik får styra produktion, snarare än efterfrågan och fri marknad med konkurrens. Då blir det mest skit av det. Yugo får t.o.m. en gammal Skoda att framstå som en lyxbil. Formgivarna av Yugo har försökt planka Giugiaros original till VW Golf – men det gick inte så bra. Klunsigt och spattigt samtidigt, hur det nu kan vara möjligt. Resultatet blev inte mindre patetiskt av att man med åren försökte piffa upp eländet med fjuttiga spoilerkit, ny front och diverse andra plastbitar. Det byggdes t.o.m. en cabriolet på Yugo – det närmaste man i designvärlden kan komma en skolåda utan lock.

**Yugo fanns t.o.m. att köpa i USA** under en tid. Det gick sisådär. Amerikanska bilköpare väntade sig något mer än de fick. Och riktigt illa blev det ju förstås när inbördeskriget i Jugoslavien bröt ut, eftersom delarna tillverkades på olika ställen. Det blev liksom brist på komponenter. Så om man i en amerikansk film vill skildra en total förlorare, i den sämsta skitbil man över huvud taget kan tänka sig, så väljer man gärna en Yugo. Då vet man att människan som kör denna bil är desperat, och har absolut ingen heder kvar, ingen självbevarelsedrift, ingen självrespekt, ingen integritet.

**Som bilar brukar bli** i socialistiska diktaturer är Yugo är inte bara ful – den är extremt dålig också. TIME Magazine hade med den på listan över världens 50 sämsta bilar – **The 50 Worst Cars of All Time**, och radioshowen Car Talk utsåg den till **årtusendets sämsta bil**. Inte utan anledning. Den var den långsammaste bilen i USA, hade extremt lite utrustning (spartansk är bara förnamnet), men det lilla den hade gick sönder, ständigt. Den hade dock elslingor i bakrutan, något som beskrevs som menat att värma händerna när man knuffade bilen. Och så är det – Yugo fungerar enbart som ett skämt, en bitter slags humor som luktar lite unket.

Några av de sista Yugo's - 2008 Belgrade Auto Show: <https://youtu.be/johWeuElmq8>.

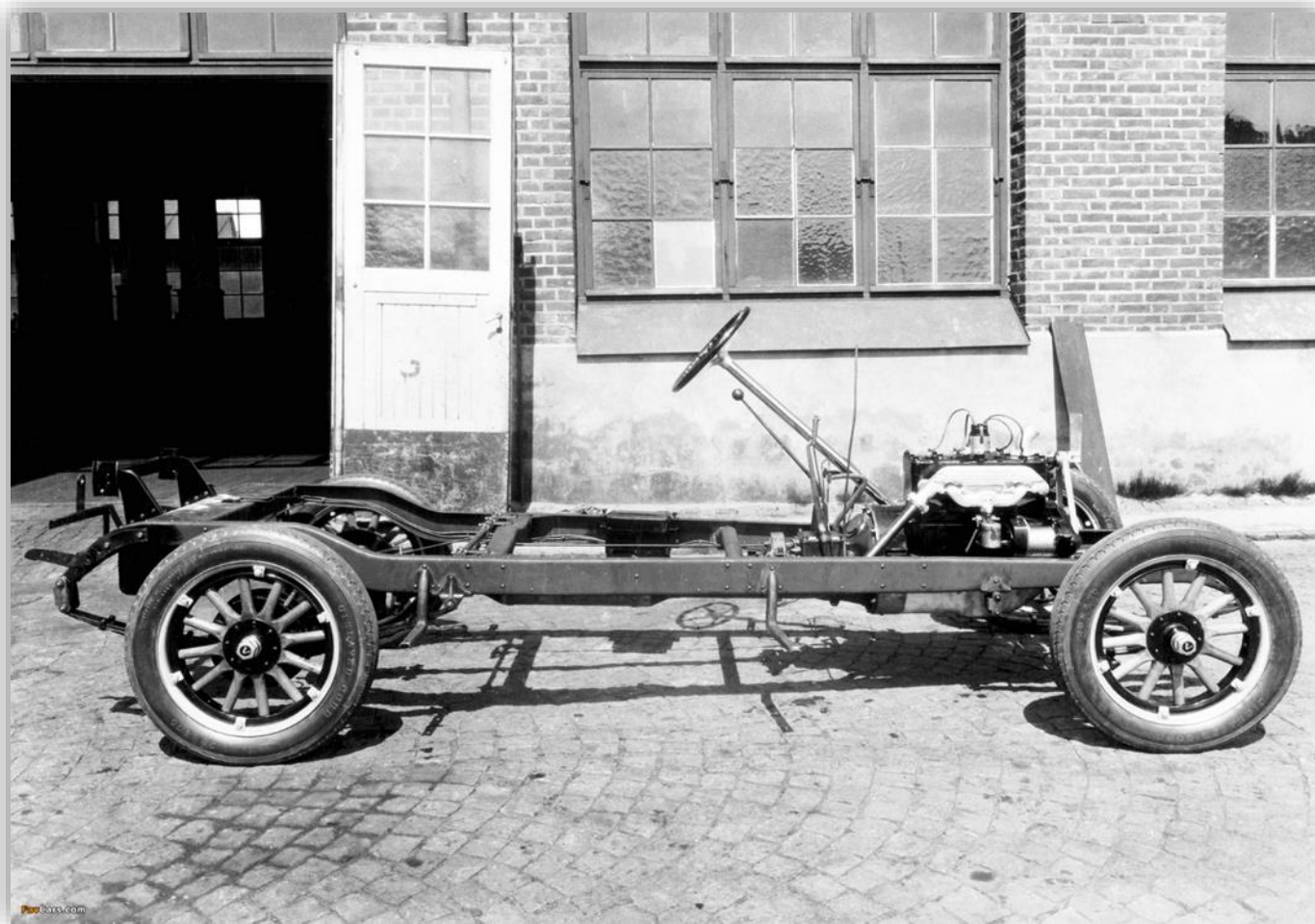
## Volvo, en ny personbil av svenskt fabrikat.

I Januariumret av MOTOR-NYTT påpekades i den inledande artikeln, att de rykten, som cirkulerat om att en svensk personbil vore under utexperimenterande, icke som så många trodde voro en produkt av vissa tidningsmäns livliga fantasi, utan att det låg något reelt bakom dem. Och vi nämnde då också, att de, som arbetade på saken, önskade att få vagnen klar, innan några uppgifter om densamma lämnades. Redan vid denna tid voro emellertid de första provvagnarna färdiga, och då detta skrives äro de flesta av provseriens tio vagnar tillverkade.

Den nya vagnen, som kommer att försäljas under namnet Volvo, är frukten av flera framstående svenska ingenjörers arbete, och åtskilliga av våra förnämsta företag inom järn- och stålindustrin ha bidragit vid framställandet av de olika delarna till vagnen. Motorn har sålunda byggts vid Pentaverken i Skövde, och Svenska Kullagerfabriken i Göteborg har tillverkat kopplingen och växellådan samt kugghjulen och kullagren till densamma. Denna fabrik har också framställt de kul- och rullager som i övrigt förekomma i vagnen, och det kan nämnas att dylika lager har använts i största möjliga utsträckning. Samma fabrik har också tillverkat kardanhjulen, vilka sedan inmonterats i bakaxeln vid Bofors, där axeln kommit till. Här har också ramen pressats och framaxeln samt fjädrarna tillverkats. De olika delarna ha monterats på hos Nya Aktiebolaget Galco i Stockholm, och karosseriet har byggts hos Freyschuss vagnfabrik, efter ritningar uppgjorda av konstnären Mas-Olle.

Motorn i den helsvenska vagnen är 4.cyl. och med dimensionerna 75 x 110 mm. för resp. diameter och slaglängd. Detta ger en cylindervolym av 1 940 kbcm. Eller sålunda just under 2 liter. Vid normalt varvtal — 2 000 varv i minuten — utvecklar motorn mellan 25 och 30 hkr. Ventilerna äro stående och placerade på samma sida av motorn samt givetvis inbyggda. Vevaxeln är lagrad på tre ställen i breda glidlager.

Kylningen är av termisofontyp med mycket grova rör ledande till och från cylindrarnas kylmantlar. Fläktremmens justeringsanordning är värd ett särskilt omnämnande. Remmen spänns med tillhjälp av en skruvbult. Bulten drages till med en vanlig skruvnyckel, sedan ett par muttrar, som hålla fläktfästet, lossats något, varvid avståndet mellan de båda remskivorna förlänges. Kylaren är byggd av Hermanssons metallfabrik i Stockholm; den har ramen och kylelementet skilda åt, varför en reparation av den ena delen icke berör den andra. Tändapparaten och övriga elektriska aggregat äro av Bosch-fabrikat och likaså signalhornet. Förgasaren är en Solex, av vertikal typ, som sitter alldeles inpå inloppsröret vilket är sammangjutet med avloppsröret för att bidra till bensinblandningens förgasande; bensinåtgången har visat sig så låg som 0,9 liter per mil. Bensintanken är belägen under torpedhuven med själva intaget under motorhuven. Mellan tanken och förgasaren finnes en bensinrenare. Båda äro lätt åtkomliga för rengöring och tillsyn.



**FILM:** <https://youtu.be/hCQIM9R3P7w>.

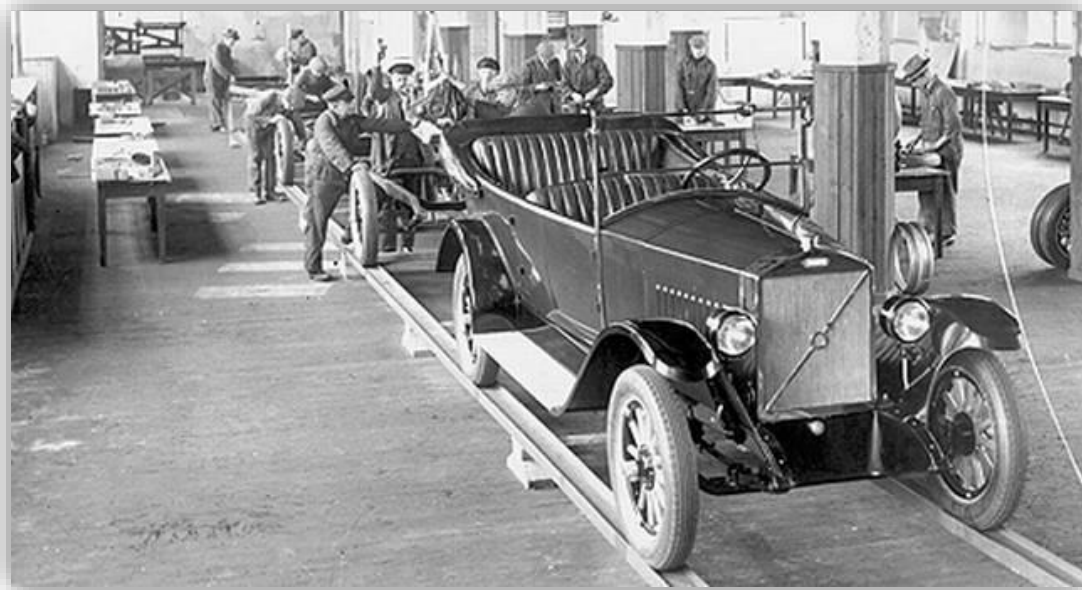
Motor, koppling och växellåda äro sammanförda till ett enda aggregat; kopplingen är av en-lamellsystemet, och lamellen är klädd på båda sidor med ferodo. Alldeles bakom växellådan ligger handbromsen, vilken spänns ut genom tre olika fjädrar varför den alltid väl frigöres från bromstrumman, då spaken släpps upp. Kardanaxeln är försedd med två knutar av hardetyp, och bakaxeln är av half-floating typ.

Vagnen i sin helhet gör ett tilltalande intryck, och stänkskärmmarna äro av en typ, som påminner om vissa europeiska sportvagnar. De bidra också till att ge vagnen ett utseende, som åtskilligt avviker från det alldagliga. En provkörning ger vid handen, att motorn accelererar bra, och då den är kraftig i förhållande till vagnens vikt, som är ungefär 950 kg., kunna de flesta backar tagas på högsta växeln. Vagnen kommer lätt upp i den i vårt land tillåtna maximifarten, och om man så vill kunna betydligt högre hastigheter uppnås. Växlingen är sådan, att en hastighet av ända upp till 90 km. kan uppnås; härvid gör motorn 3 000 varv. Den lågt belägna tyngdpunkten gör att vagnen ligger bra på vägen, och tack vare detta och en särdeles behaglig styrordning kunna även rätt svåra kurvor tagas med en avsevärd fart. Vid körningen lägger man snart märke till den kraft, med vilken bromsarna verka, men de taga ändock mjukt. Alldeles särskilt gäller detta om den på kraftöverföringen verkande handbromsen. Även vid stor fart kunde vagnen stannas på en relativt kort distans, utan att den allra minsta huggning eller något gnissel kunde förmärkas.

## 21. Därför heter första Volvon Jakob

Producerat av Fredrik Karlsson 2013-10-30 kl 09:20

**Den 14 april 1927 rullar den första serietillverkade Volvobilen ut från Lundbyfabriken i Göteborg. Det är ett historiskt ögonblick för svensk bilproduktion.**



Svenska kullagerfabriken hade ett stort överskott av kullager efter 1920-talets ekonomiska kris och ett nytt bolag bildades för att använda lagren i egen produktion. Företaget fick överta varunamnet på en tidigare serie kullager, Volvo.

Några pionjärer var visserligen före men här tog svensk bilindustri form på allvar med serieproducerade bilar.

Gustaf Larson konstruerade den första Volvon. Det var han och Assar Gabrielsson som lade grunden till serietillverkningen.

Den första modellen var en ÖV4, vilket stod för Öppen vagn 4 cylindrar. Bilen hade 28 hästkrafter och en toppfart på 90 kilometer i timmen. Volvo rekommenderade dock inte att man körde fortare än 60 kilometer i timmen.

Modellen kom att kallas Jakob. Det beror på att en förseriebil, som tillverkades i tio exemplar, blev klar då Jakob hade namnsdag.

Den öppna femsitsiga bilen hade fyra dörrar, var klädd med plåt på en stomme av ask och rödbok och hade klädsel av läder.

Civilingenjör Jan G Smith låg bakom den mekaniska konstruktionen. Motorn tillverkades på Pentaverken i Skövde. Väckellådan gjordes av Köpings Mekaniska Verkstad och chassidetaljerna av Bofors.

Då bilen introducerades kostade den 4 800 kronor, vilket i 2011 års penningvärde motsvarade 129 230 kronor.

Televerket var bland de första kunderna med en stor beställning.

Lundbyfabriken hade omkring 60 anställda som byggde fem bilar per dag. Volvo ÖV4 tillverkades i totalt 996 exemplar.



**Roger Warolin**