



*Oullim Spirra 2008–2017.*

1. Så räddade hon svenska elbilen
2. Motorbransch-förbund kritiserar sympatistrejk mot Tesla
3. Elbil billigare än gratis dieselbil
4. Europas kontring mot Kina satsar på billiga elbilar
5. Elbilsupstickaren Xpeng charmar norska folket
6. Så blev priset för Tesla Cybertruck
7. Kia Sorento facelift presenterad
8. Är Peugeot e-308 SW elkombin vi alla har väntat på?
9. Hyundai och Kia visar nya hjulmotorer
10. Provcykling av Yamaha Booster Easy
11. Oullim Spirra Sydkoreas första supersportbil
12. Mini Cooper var trimmad till sensationell fart
13. Facel Vega Facel II
14. Unik svensk Jaguar en skönhet som slår det mesta

## 1. Så räddade hon svenska elbilen: ”Många sa att det inte går”

Av Maths Nilsson 2 december 2023, 13:34

Trots att många tvivlat lyckades hon med den omöjliga räddningsaktionen. Idag är Nevs vd Nina Selander hjälte efter att ha lyckats sälja elbilsprojektet Emily GT och Pons – något som kan ge Saabfabriken nytt liv. – Det har svängt mycket, det har varit många negativa kommentarer, berättar hon.



I februari blev dåvarande HR-chefen Nina Selander oväntat vd för Nevs. Beskedet kom på mejl från Kina med ett protokoll där det stod att den tidigare vd:n skulle ersättas. Det första uppdraget var den minst sagt otacksamma uppgiften att ersätta bolaget i viloläge och säga upp nästan hela personalen.

Men Nina Selander och många av de uppsagda vägrade att ge upp. Ganska snart föddes en plan om att försöka resa sig och ge de otroliga projekten som i hemlighet utvecklats av Nevs nytt liv.

– Jag sade upp de här människorna och de reser sig upp och kommer fram och frågar om vi kan köra direkt och hur vi kan göra något tillsammans. Det har varit en drivkraft.

I april slog den tidigare hemliga projektbilen ner som en bomb. Elbilen Nevs Emily GT avslöjades av Auto Motor Sport. Efter att tidningen hyllat bilen som ”en svensk Porsche Taycan” om en snöboll i rullning. Nevs och Nina Selander och den tidigare hemliga elbilen blev en världsnöhet.

På bara 10 månader hade Saab-ingenjörer på Nevs i största hemlighet utvecklat 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, sade Nevs vd Nina Selander till [Carup](#).



*Nina Selander.*

Historien om Emily GT börjar med att Nevs ägare Evergrande hade köpt hjulmotorföretaget Protean 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. Totalt arbetade 350 personer med bilen under ett knappt år. Men när Nevs i Kina hamnade i ekonomisk kris lades allt i malpåse. Nina Selander och flera andra bestämde sig för att offentliggöra Nevs Emily GT och den självkörande bilen Pons för att få ut budskapen att de var till salu. Uppmärksamheten har varit enorm, men reaktionerna blev inte bara positiva.

– Det har svängt mycket, i början var det jobbigt, då var det mest negativa kommentarer. Det var mycket om mitt utseende att jag var en HR-kärring och jag har till och med blivit kallad bitch. Men nu känns det skönt. Även om vissa tyckt att jag var oempatisk när jag tvingades säga upp folk så jag har varit ärlig, jag har bara drivits av att rädda Trollhättans arv.

När projektet blev offentligt dök det upp flera intressenter som var intresserade av att köpa upp det unika elbilsprojektet med hjulmotorer, fantastisk väghållning och en Saab-inspirerad design. Förhandlingarna drog ut lite på tiden. I september kom EV Electra in i bilden. En avgörande faktor till att affären gick vidare till slutförande var att de ville satsa på Trollhättan och människorna som jobbat hos Nevs. Affären med EV Electra och affärsmannen Jihad Mohammad blev klar så sent som i onsdags och på fredagen blev allt offentligt på en presskonferens under eCarExpo på Svenska Mässan i Göteborg.

– Det är svårt att sätta ord på det här, vi har jobbat så hårt för detta och många har sagt att det inte går. Det är överväldigande. Jag är så otroligt glad över alla som har visat att det är möjligt. För mig personligen känns det skönt, först fick jag lägga ner och till slut blir det något bra efter att vi har fightats.



*EV Electra och Jihad Mohammad planerar att börja tillverka bilen i juli nästa år.*

EV Electra och Jihad Mohammad planerar att börja tillverka bilen i juli nästa år.

Köparen EV Electra är baserade i Libanon och Kanada är en doldis i bilvärlden. De har utvecklat flera bilmodeller, men hittills inte startat någon tillverkning. Naturligtvis återstår det mycket innan tillverkningen kan vara igång i Trollhättan. Men så här långt ser det lovande ut. Men i dagens läge kan det vara ett sisyfosarbete för vem som helst att dra igång en elbilsfabrik. Ägaren Jihad Mohammad sägs ha gjort en enorm förmögenhet i telekombranschen.

– Ja, vi har varit väldigt öppna med att de måste förstå vad som krävs finansiellt, han kan inte mer än visa det. Han är finansiellt stark och nu blir det upp till honom. Men han är väldigt medveten om kostnaderna, säger Nina Selander.

Efter jul är planen att den del av personalen som inte redan fått nya anställningar ska kunna komma tillbaka och börja jobba med projekten i det nya bolaget EV Electra Sweden. Sedan ska bilproduktionen vara igång redan i juli nästa år. Flera nyckelpersoner från Nevs sägs redan vara klara. Själv kommer Nina Selander att stanna kvar hos Nevs där det idag arbetar 22 personer, kanske firar hon med tårta på måndag.

– Jag blir kvar på Nevs, vi är 22 stycken, vi äger 20 procent av fabriksbolaget. Parallellt med det kommer vi att arbeta med att stötta det nya bolaget som sätts upp.

#### LÄS MER:

- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [Carup avslöjar: Nevs jagas av Kronofogden för miljonskulder](#)
- [Svensk miljardär köper Saab-fabriken i Trollhättan](#)
- [Hemliga mejl: 2000 får jobb i gamla Saabfabriken](#)
- [Hemlig svensk elbil avslöjad – liknar Saab och spöar Porsche](#)
- [Mystisk vändning: Nevs behåller Saabs fabrik på 483 000 m<sup>2</sup>](#)

## 2. Motorbransch-förbund kritiserar sympatistrejkt mot Tesla

Av Maths Nilsson 3 december 2023, 12:02

**Nu får sympatistrejken mot Tesla kritik från Motorbranschens arbetsgivareförbund.**



– I det långa perspektivet kommer det bli svårt för många av våra berörda medlemsföretag att få ekonomin att gå ihop, säger Hanna Alsén, förhandlingschef på Motorbranschens arbetsgivareförbund, till TT. Omkring 60 företag inom motorbranschen är uttagna i sympatistrejkt och blockad mot Tesla. De får hantera andra bilar än Tesla, men blockaden innebär att de inte får reparera eller hantera Teslas bilar.

Bilverkstäder som serverar Telsabilar har varit indragna i strejken mot Tesla under en månads tid. Det drabbar många företag hårt, enligt Motorbranschens arbetsgivareförbund. IF Metall anser att den utvidgade blockaden är nödvändig.

Sympatistrejken kritiserar av arbetsgivarorganisationen Motorbranschens arbetsgivareförbund, som menar att den kan knäcka verkstädernas ekonomi. Även om företagen kan ansöka om kompensation ur en konfliktfond täcks inte alla kostnader.

– Jag har förståelse för IF Metalls ingång i att de vill ha kollektivavtal med Telsa och sett sig tvungna att trappa upp, men jag måste samtidigt konstatera att det drabbar våra medlemsföretag, säger Hanna Alsén till TT.

IF Metall menar att de ska rikta sin ilska mot Tesla istället för mot fackets sympatistrejker.

– Anledningen till att vi måste sätta in sympatiåtgärder är att Tesla organiserar strejkbrytare och tar in arbetskraft bland annat utomlands ifrån. De beter sig som företag gjorde i Sverige för 100 år sedan, säger Veli-Pekka Säikkälä, avtalssekreterare på IF Metall, till TT.



### Maths Nilsson

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

## Teknikens Värld

### 3. Ekonomichocken: Elbil billigare än gratis dieselbil

Publicerad 01 dec 2023, kl 18:40

Om sex år, 2030, förbjuds bensin- och dieslbilar i Stockholm. Fler städer står på tur. Vad kommer det att kosta dig att byta ut din gamla och billiga diesebil mot en elbil? Vi räknar på kronor och ören – och kan garantera att du blir lika överraskad som vi: Elbilen är billigare att äga även om du skulle ha fått diesbilen gratis.



*En gammal Nissan Leaf eller en gammal diesebil? Det är frågetecknet vi nu rätar ut.*

Den som läser nyheterna förstår att det bara är en tidsfråga. Redan nästa år, 2024, **införs en mindre miljözon i centrala Stockholm** där bara utsläppsfria elbilar får köra. Det är första steget, de följande åren kommer zonen att utvidgas. Om bara sex år, senast 2030, får bara utsläppsfria elbilar köra i Stockholms centrala delar. Det är ett beslut som kommunledningen, socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet, har fattat.

Oppositionen rasar inte. Moderaterna instämmer i slutmålet, det är avgasfritt som gäller 2030. Det är bara stegen dit man har olika åsikter om.

Utvecklingen får dramatiska konsekvenser för bilmarknaden. Bensin- och dieslbilar kommer självklart att rasa i värde när vi närmar oss 2030. Vem vill ha en bil som man inte köra köra i stan med?

Tro inte att det är en Stockholmsfråga. Det här är beslut som troligen kommer att klubbas i många kommuner, från Smygehuk till Haparanda.

Jag borde förstås glädjas över miljöförbättringarna. Men min första tanke är hur jag ska ha råd att köra en dyr, eldriven bil. Min egen privatbil köptes i somras för 35 000 kronor. Det är en **Lancia Delta** från 2012 med snål dieselmotor. I perfekt skick och med bara 9 500 mil på mätaren.



*Lancia Delta testas av oss 2013.*

Hur mycket mer kommer en elbil att kosta? En bil för 35 000 kronor är svår att ersätta utan att man får gräva djupt i plånboken.

Dags att ta fram räknescrann.

Kapitalkostnaden är en spottstyver för min dieselbil eftersom den är så billig. Värdepminskningen har hittills varit försumbar. Men trots att den drar sparsamma 0,55 liter per mil blir bränslet dyrt, även om jag bara kör 1 000 mil per år. Totalkostnaden för bilen slutar på 30 000 kronor, allt inräknat.

Jag jämför med en eldriven **Nissan Leaf** av samma ålder. **Begagnade Nissan Leaf** startar på 75 000 kronor och har därför högre kapitalkostnad och en större värdepminskning. Men hemmaladdning sparar stora pengar. Skatten är lägre, och servicekostnaden lär vara en smula mindre. Totalkostnaden stannar på 24 610 kronor.

### **LÄS MER: Fler googlar på begagnade elbilar**

Det är alltså billigare att äga en gammal elbil, trots att den är mer än dubbelt så dyr i inköp och trots att den bara körs 1 000 mil per år. Faktum är att elbilen är billigare att äga även om jag skulle ha fått min dieselbil gratis.

Nackdelen är förstås att gamla elbilar har låg batterikapacitet. **Första generationen Nissan Leaf** har ett batteri på 24 kWh. Efter tio år har batteriet uppskattningsvis 75-80 procent av ursprungliga kapaciteten.

Fungerar det i vardagen? Jag ringer till min bror som i två år har haft en Nissan Leaf från 2015 som andrabil i familjen. Bilen har nu gått 15 000 mil.

– Fulladdad klarar den 12-13 mil på sommarhalvåret, och 9-10 mil på vintern. Men det räcker, det är ytterst sällan vi kör mer på en enda dag. Det har några gånger hänt att jag har laddat den på köpcenter. Men det går snabbt, batteriet är laddat till 80 procent på mindre än en halvtimme, berättar Christer för mig.

Några mekaniska problem har inte uppstått under ägandet.

– Bilen körs omkring 800 mil per år. De enda reparationer som har behövts är byte av rostiga bromsskivor bak. Jag uppfattar den gamla elbilen som relativt pålitlig, men framför allt är den oslagbart ekonomisk, säger Christer.

Kan du stå ut med räckviddsbegränsningen och kan du ladda hemma är elbilen definitivt ett ekonomiskt lyft i privatekonomin. Ju mer du kör, desto större blir kostnadsgapet mellan elbil och bensinbil.

## Kostnadsjämförelse

Begagnad dieselbil jämfört med begagnad dieselbil.

	Lancia Delta 1,6 diesel 2012	Nissan Leaf 24 kWh 2013
Pris (kr)	35 000	75 000
Kapitalkostnad 5 % (kr)	1 750	3 750
Värdeminskning 10 % (kr)	3 500	7 500
Service (kr)	2 000	1 500
Reparation (kr)	3 000	3 000
Däck (kr)	1 000	1 000
Försäkring, halv (kr)	3 016	3 000
Skatt (kr)	1 572	360
Besiktning (kr)	500	500
Bränsle <sup>1</sup> (kr)	13 750	4 000
Årskostnad (kr)	30 088	24 610
<b>Milkostnad (kr)</b>	<b>30,09</b>	<b>24,61</b>

<sup>1</sup> Diesel: 0,55 l/mil × 25 kr/l. El: 2,00 kWh/mil × 2,00 kr/kWh

Tabell: Teknikens Värld • Källa: [Teknikens Värld](#)

### Kommentar

Trots att min drygt tio år gamla dieselbil är ekonomisk är en gammal elbil ännu billigare. Vi kalkylerar med en elkostnad på i genomsnitt 2 kr/kWh. Inte ens om du får dieselbilen till skänks är den billigare att äga. Resultatet hade blivit detsamma för en bensinbil. En dyrare bensin- eller dieselbil, till exempel en jämnårig [Volkswagen Golf](#), [Volvo V50](#) eller [Toyota Auris](#), har en betydligt högre milkostnad än Lancia Delta och skulle vara ännu dyrare.

Det stora frågetecknet för en gammal bil är reparationskostnaden. Vi har budgeterat med lika stor reparationskostnad för både elbilen och dieselbilen. Men mycket talar för att det är elbilen som kommer att vara billigast på verkstaden när bilarna blir gamla. Avgasrening och bränslesystem brukar vara komponenter som krånglar på gamla bilar.

Värdeminskningen är svår att bedöma och beror mycket på politik och pålagor. Första generationens elbilar framstår troligen som väldigt passé 2030, men å andra sidan lär en dieselbil vara ännu kallare på bilmaknaden.

**LÄS OCKSÅ: [Sjunkande priser på begagnade elbilar](#)**

## 5 billiga elbilar

Här är fem elbilar till låga priser. Notera att räckvidden för äldre bilar är mätt i den snälla NEDC-körcykeln som inte kan jämföras med dagens tuffa WLTP-körcykel. De officiella räckviddsiffrorna får därför tas med en rejäl nypa salt. Räkna med att en 7-8 år gammal elbil klarar halva NEDC-räckvidden vintertid, och ett par mil till på sommaren. Priserna är de lägsta vi fann på Blocket just nu. Om det här är bilar du står ut med beror i hög grad hur räckvidd och laddmöjlighet matchar dina körvanor.



### Nissan Leaf 24 kWh

**Pris:** Från 75 000 kr.

**Räckvidd (NEDC):** Cirka 19,9 mil.

**Batteristorlek:** 24 kWh.

**Maximal laddeffekt:** 7,4 kW/snabbladdning 50 kW.

**Kommentar:** Nissan Leaf var tillsammans med [Mitsubishi i-MiEV](#) en av de första moderna elbilarna för "vanligt folk". Snabbladdning med CHAdeMo-kontakt, upp till 50 kW. Batteriets laddkapacitet kan läsas av i instrumentet, en ovanlig finess som ger trygghet för begagnatköpare. Räkna med en räckvidd på omkring tolv mil på sommaren och nio mil på vintern. Med årsmodell 2014 kom värmepump och bättre bagageutrymme. Se upp – vissa Nissan Leaf såldes med batterihyra. Avstå från dessa.



## Mitsubishi i-MiEV

**Pris:** Från 69 000 kr.

**Räckvidd (NEDC):** Cirka 16 mil.

**Batteristorlek:** 16 kWh.

**Maximal laddeffekt:** 3,7 kW /snabbladdning 50 kW.

**Kommentar:** Mitsubishi i-MiEV är trilling med [Citroën C-Zero](#) och [Peugeot i-On](#) och den billigaste elbilen på begagnatmarknaden. Den är extremt kompakt, bara 3,47 meter lång och 1,48 meter bred, eftersom den från början utvecklades som en japansk citybil, en "kei-car". Avsaknaden av värmepump gör räckvidden ännu kortare vintertid och kupén kall. Saknar i stora stycken familjebilskvaliteter. De flesta begagnade i-MiEV har gått påfallande lite. Men det är inte antalet mil som får batteriet att åldras, det är antalet laddcyklar.



## Volkswagen e-Up

**Pris:** Från 96 000 kr.

**Räckvidd (NEDC):** Cirka 16 mil.

**Batteristorlek:** 18,7 kWh.

**Maximal laddeffekt:** 3,7 kW/snabbladdning 40 kW.

**Kommentar:** Precis som Mitsubishi i-MiEV är [Volkswagen e-Up](#) en extremt kompakt bil, bara 3,54 meter lång. Men bakom ratten känns e-Up som en riktig bil, och kvalitetskänslan är hög. Den har två kopior, [Skoda Citigoe iV](#) och [Seat Mii Electric](#). Bilarna är helt identiska, så stirra dig inte blind på märket. Fram till 2019 hade de ett batteri på 18,7 kWh, sedan kom det större batteriet på 32,3 kWh.



## Renault Zoe 22 kWh med friköpt batteri

**Pris:** Från 96 000 kr.

**Räckvidd (NEDC):** Cirka 21 mil.

**Batteristorlek:** 22 kWh.

**Maximal laddeffekt:** Upp till 43 kW.

**Kommentar:** **Renault Zoe** hade först ett batteri på 22 kWh, men 2017 kom en version på 41 kWh. En egenhet med Zoe är att den kan laddas med växelström på upp till 43 kW. Du kan alltså ladda snabbt hemma, om du har en elinstallation som klarar av det. Dock saknar tidiga Zoe möjlighet till DC-snabbladdning på vanliga snabbladdare längs vägarna. Många billiga Zoe har batterihyra, från 600 kronor per månad. Det är en dålig affär. Ta reda på vad batteriet kostar att köpa loss, eller köp en Zoe med friköpt batteri. Det är en billig elbil som passar många hushåll perfekt.



## BMW i3

**Pris:** Från 148 000 kr.

**Räckvidd (NEDC):** 19 mil.

**Batteristorlek:** 22 kWh.

**Maximal laddeffekt:** 7,4 kW, snabbladdning 50 kW.

**Kommentar:** **BMW i3** lanserades 2013 med ett litet batteri på 22 kWh (60 Ah). 2017 kom batteriet på 33 kWh (94 Ah). BMW i3 REX med en räckviddsförlängare, en tvåcylindrig, bensindriven skotermotor på 650 kubik som tar vid när batteriet är tömt. Den är ganska bullrig, inget för långresan. De bakhängda bakdörrarna skapar mycket irritation när det tvåsitsiga baksätet används. Föraren måste lossa säkerhetsbältet och öppna framdörren innan baksätesspassagerare kan lämna.



**Mikael Stjerna**



#### 4. Europas kontring mot Kina – satsar på billiga elbilar

Uppdaterad 26 nov. 2023

Publicerad 26 nov. 2023

Europa elbilstillverkare tar upp kampen mot de billiga kinesiska elbilarna. För europeiska elbilsköpare är det goda nyheter. Nu satsar tillverkarna på bilar för under 20 000 euro.



*Nya Citroën e-C3 kostar från 23 000 euro (knappt 263 000 kronor).*

Nu satsar Europa på små, billiga elbilar.

För den som letat efter en mindre elbil till någorlunda överkomligt pris har det varit tufft under en period.

##### **Halverad försäljning**

De billigaste helt elektriska modellerna har legat på ett startpris på över 30 000 euro (knappt 343 000 kronor) [enligt Automotive News](#).

Marknaden för små elbilar halverades i princip under 2022. Citroën, Skoda och Ford drog in modellerna C1, Citigo och Ka.

##### **Billiga bilar från Kina**

Nu är det dock andra tider. Billigare elbilar byggda i Europa kommer som en kontring mot de nya kinesiska lågprisbilarna.

Stellantis och Renault-gruppen släpper nyheten att de satsar på bilar byggda i Europa med ett pris under 20 000 euro (knappt 229 000 kronor).



*Nya elektriska ID2 ska enligt Volkswagen kosta under 25 000 euro.*

### Satsar i Europa

Volkswagen har tidigare upplyst om att den helelektriska ID2 kommer att kosta mindre än 25 000 euro, och att man också satsar på en bil under 20 000 euro för andra halvan av innevarande decennium.

Till och med Tesla kan hänga på i racet **i fabriken utanför Berlin**, och Hyundai/Kia är inte heller främmande för idén att utveckla en billig, helelektrisk småbil för den europeiska marknaden.

### Utveckling av batterier

Den nya utvecklingen i Europa hänger tätt samman med utvecklingen av nya batterier, där bland annat svenska startup:en Northvolt är en viktig kugge, **något som Dagens PS tidigare berättat om**.

Enligt Automotive News kommer Renault och Stellantis att använda LFP-batterier (litium-järnfosfat) i de billigaste modellerna.

### Under 20 000 euro

“LFP är en kemi som kommer att ge en bra nivå för överkomliga priser och stötta det faktum att vi kommer att göra rörlighet möjlig för alla, som med Citroën New e-C3 som ligger på 23 000 euro (knappt 263 000 kronor) – och det kommer mer under 20 000 euro”, säger **Maxime Picat**, chef för distributionskedjan på Stellantis **enligt Automotive News**.

### Våldsam prisökning

Tillverkarna i Europa verkar alltså satsa på att mota farhågorna att kontinenten misslyckats med att utveckla en distributionskedja och att det inte finns förmåga att bygga billiga bilar i regionen.

Med stigande kostnader på grund av det osäkra geopolitiska läget och ökande inflation har priserna på bilar ökat lavinartat sedan 2020.

Nu gör alltså tillverkarna i Europa en satsning för att locka konsumenterna, och att göra det ekonomiskt möjligt för den breda allmänheten att ha råd med en ny elbil.



**Mia Jacobs**



## 5. Elbilsuppstickaren Xpeng charmar norska folket

Posted by Kristofer Rask

november 29, 2023

Under en månad har läsare av de norska tidningarna Dagbladet, DinSide och Elbil24 haft möjlighet att rösta om vilken bil som ska bli "Folkets favorit 2024". Utmärkelsen ska delas ut för nionde året i rad, och det är en nykomling som överraskande nog fick flest röster.



Den nya modellen Xpeng G9 som också är högaktuell med de första kundleveranserna i Sverige knep 15,22 procent av rösterna bland 18 nominerade elbilar.

– Det här är en otroligt värdefull utmärkelse, speciellt eftersom att det är folkets direkta stöd som har utsett oss till vinnare vilket betyder oerhört mycket för oss. Vi ser nu med spänning fram emot att vidareutveckla våra nuvarande och kommande elbilsmodeller, kommenterar Claes Persson, chef för Xpeng Motors Norge.

Undertecknad har själv [provkört en förserieproducerad Xpeng G9](#) tidigare i våras, och den imponerade med god komfort och generösa utrymmen interiört. En andra längre provkörning av den produktionsklara bilen finns inbokad i en snart framtid.

**Resultatet från Folkets favorit 2024 i Norge blev enligt nedan:**

Modell	Andel av rösterna
Xpeng G9	15,22 %
BMW i5	13,88 %
Mercedes-Benz EQE SUV	9,76 %
Fisker Ocean	9,63 %
Nio EL6	7,88 %
Nio ET5/ET5 Touring	7,88 %
Lexus RZ 450e	5,88 %
Hyundai Ioniq 6	5,21 %
Lotus Eletre	4,42 %
Lucid Air	4,20 %
Opel Astra electric	2,89 %
Jeep Avenger	2,72 %
BYD Seal	2,70 %
Peugeot E-308	2,55 %
Kia EV9	1,91 %
Smart #1	1,59 %
Honda e:Ny1	1,14 %
Seres 5	0,53 %



### Kristofer Rask

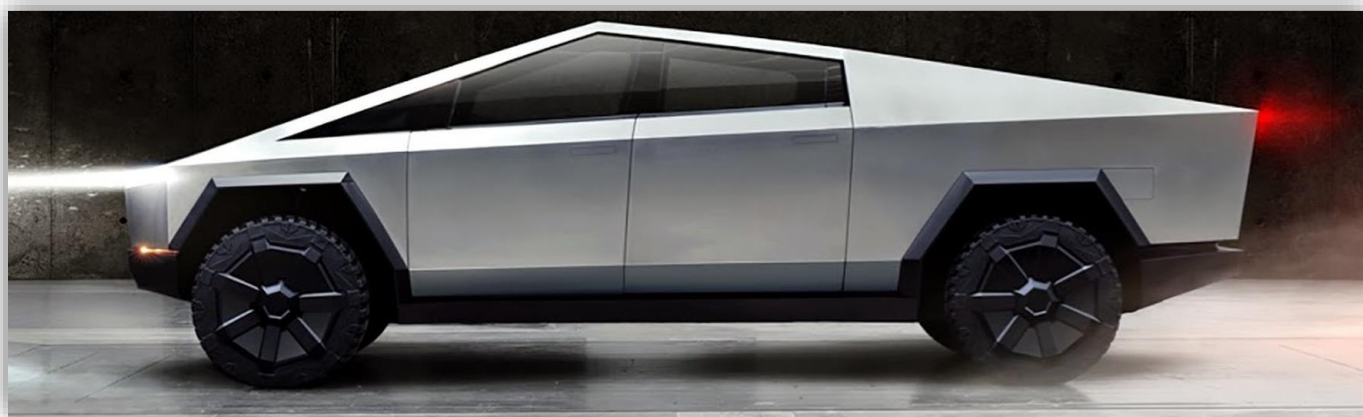
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 6. Så blev priset för Tesla Cybertruck

1 dec 2023

Leveranserna igång.



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

Fyra år efter premiären och med en produktionsstart som blev försenad med två år är Teslas pickup Cybertruck nu här. Som nyligen utlovat startade leveranserna av de första exemplaren igår, den 30:e november. Då till kunder i USA och om Cybertruck någonsin kommer leta sig över Atlanten och till oss i Sverige är ännu oklart.

Med leveransstarten fick vi också till slut veta specifikationerna och priset på pick-upen. Instegsversionen blir bakhjulsdriven med 40,2 mils räckvidd och ett pris från 49.890 dollar, eller omkring 520.000 kronor. Alltså en bra bit över priset från 39.000 dollar som lovades vid presentationen av Cybertruck 2019.

I priset har Tesla även räknat av de subventioner på 7.500 dollar som går att få i USA vid köp av en elbil, samt en insparning på beräknat 3.600 dollar för att slippa bensinkostnaden under tre år. Det egentliga priset är alltså i stället 60.990 dollar.

Det dröjer däremot till 2025 innan den bakhjulsdrivna versionen lanseras och det finns ännu inga uppgifter kring hur många hästkrafter den bjuder på. Nu levereras i stället den fyrhjulsdreven versionen med en effekt på 447 kW (608 hästkrafter), 0-100 km/h på 4,3 sekunder och en räckvidd på 54,7 mil. Priset för Cybertruck AWD är från 68.890 dollar, eller 720.000 kronor, med samma beräkning som hos instegsmodellen. Toppversionen heter Cyberbeast, är fyrhjulsdreven med en elmotor fram och två på bakaxeln som ger en total effekt på 630 kW (857 hästkrafter) vilket betyder att 0-100 km/h går på endast 2,7 sekunder. Räckvidden anges till 51,5 mil och priset börjar på 96.390 dollar, eller strax över en miljon kronor. Här är det också det fullständiga priset som anges.

Tidigare har Tesla talat om att Cybertruck ska få en räckvidd på 80 mil. För att kunna ta sig längre än de angivna räckvidderna kommer Tesla även erbjuda en räckviddsförlängare i form av ett extra batteripaket som tar upp en tredjedel av lastytan på flaket. Den kostar 16.000 dollar och ska ge omkring 20 mils extra räckvidd.



Alla versioner kan laddas med en effekt på upp till 250 kW och kommer med luftfjädring, steer-by-wire och styrning på bakhjulen. Något som enligt Tesla gör att Cybertruck har bättre svängradie än Model S. Vilket låter imponerande med tanke på Cybertrucks längd på hela 5,7 meter. Tjänstevikten ligger på strax över tre ton och beroende på version går det dra släp som väger ännu mer, mellan 3,4 och 5 ton.

Pickupen har en markfrigång på över 40 centimeter. Tillsammans med sin hårda kaross i rostfritt stål ska Cybertruck därför vara redo för tuffa äventyr i vildmarken, för den som vill. Men pickupen presenterades även som ett arbetsredskap genom flera eluttag där det går att koppla in verktyg.

Med det för Cybertruck alltså tvåvägsladdning och kan dela med sig av strömmen i batteriet, som det inte anges någon storlek på, med en effekt på upp till 11,5 kW.



Carl Undéhn

## Teknikens Värld

### 7. Kia Sorento facelift presenterad

Publicerad: 30 nov 2023, kl 19:34

Kias familjesuv Sorento får ett ansiktslyft inför 2024 års modell. Det handlar om bland annat ny front, huv, strålkastare och en hel del nytt invändigt.



*Kia Sorento får facelift till 2024.*

**Sorento** är en av Kias större familjebilar och det har nu blivit dags för en uppdatering. Utvändigt pryder en ny front med nya strålkastare, ny grill och "ny" motorhuv – där den nya logotypen hamnat i stället för i grillen. Baktill finns också nya ljus och en något slankare form på stötfångaren.

Invändigt finner vi den skärmdesign som både **Kia** och **Hyundai** implementerat i alla sina senaste bilar och uppdateringar, det vill säga en lång välvd skärmlösning där pekskärmen på mittkonsolen och informationen framför föraren har kopplats ihop. Utöver det finns förstås också en head up-display.

I interiören har man också kryddat med en ljuslist längs hela instrumentpanelen och i delar av dörrsidorna har fått belysning. Dessutom hakar man på trenden kring mer hållbara material i klädsel och annat i kupén. Konstläder och återvunna plastflaskor bland annat.



*Interiören börjar vi känna igen nu, med den där avlånga, välvda skärmen.*



Modellen finns med tre nya kulörer: Volcanic Sand, Interstellar Grey och Cityscape Green. Även klädseln går att få med ny färg, Sage Green.

Teknikmässigt, eller säkerhetsmässigt, kan bilen nu hjälpa en på motorvägen med Highway Drive Assist 2.0 som är ett tredimensionellt övervakningssystem av filhållaren. Även systemet för att undvika frontkollisioner har uppdaterats.

Tre olika laddhybridversioner och tre olika utrustningsnivåer är det som erbjuds, men lansering får vi vänta på till sommaren 2024. Det gäller även priser.



**Sanne Hansen**



**Kia Sorento 2024 GALLERIER**



## 8. Är Peugeot e-308 SW elkombin vi alla har väntat på?

Av Roger Åberg 2023-11-30 kl 21:00

Vi har provkört!



Jag vet inte hur många gånger som jag bland kommentarerna här på Feber har läst att det enda tillverkarna borde göra är att lansera en kombi som drivs av el. Istället har alla lanserat suvar, crossovers och annat tråkigt. Men nu börjar de komma! MG5 var väl inte svaret som alla väntade på, men Nio ET5 Touring är riktigt trevlig och nu kommer en till - Peugeot e-308 SW.

Vi börjar med det tråkiga - priset. Den här har inte fått något officiellt svenskt pris ännu men det lär bli för högt. Modellen som är två steg ner, e-208, börjar nämligen på hiskeliga 509.900 kronor så under det lär man inte komma, vilket är riktigt tråkigt. Syftet med den här bilen är nämligen att leverera något vettigt till en vettig prislapp, men man kan inte leverera snålhet till fet prislapp.

### Kaxig utsida!

Vi börjar med det som är riktigt roligt på den här, utsidan. Jag tycker att den är riktigt kaxig på ett ytterst fint sätt. Fronten är arg och härlig, profilen med dess kombiavslut är inte dumt alls och rumpan är också läcker. Jag tycker dessutom inte att designen känns billig alls. Bra jobbat Peugeot! Den enda saken som jag verkligen inte gillar är att man har fejkade avgasrör! På en elbil?



### **Förarmiljö som är en vattendelare**

Peugeot har med förarmiljön vågat göra något annorlunda och det ska de ha cred för. Tanken är att man har en skärm i mitten som är väldigt förarfokuserad och under den så har man ett antal snabbknappar. Framför föraren har man en mindre skärm som sitter väldigt högt jämfört med hur det är i de flesta andra bilar. Istället har man flyttat ner ratten, något som jag tycker fungerar bra. Fördelen med denna lösning är att man inte behöver en heads-up-display, skärmen är ju bara några centimeter nedanför där den skulle vara.

Alla gillar inte detta men jag tycker helt klart att det fungerar.

Själva det tekniska systemet är det egentligen inget fel på, men idag börjar vi bli vana vid stora skärmar och flådiga gränssnitt och det får man inte riktigt här. Det som man verkligen behöver finns där, men så mycket mer får man inte. Systemet är relativt snabbt men man har lagt in en fånig effekt som agerar som en övergångseffekt när man hoppar från navigering till inställningar och den är ful, irriterande och tar tid. Ta bort!

### **Inga elbilsutrymmen och hinkplast överallt**

När man börjar titta på utrymmet inne i bilen, speciellt i baksätet, så inser man att det här inte är någon riktig elbil. Det är trångt och rätt trist, speciellt när man sitter i baksätet. Det här hade fungerat för några år sedan, men idag känns det rätt trist. Speciellt eftersom målgruppen troligen har folk som åker i baksätet, de är oftast små men det blir också trångt med barnstolar och sånt.



Materialen är också en nivå ner från vad man är van vid nu för tiden. I de nedre delarna i framsätet och typ överallt i baksätet är det hinkplast. Det är helt ok om man har en billig prislapp, men över halvmiljonen? Nja...

### **Stort bagageutrymme**

Peugeot e-308 finns i en vanlig version och en SW-version, där den senare är kombi som är betydligt längre. Alla de centimetrarna som man har lagt till har hamnat i bakluckan. Hela 608 liter får man plats med och fäller man sätena så får man in 1634 liter. Mycket trevligt. Sätena går förresten att fälla i 40/20/40 och det gillar vi också. Tyvärr finns det ingen genomlastningslucka. Under golvet där bak finns det liiiiite plats, knappt så att det räcker för en sladd.

Någon frunk finns det tyvärr inte heller. Där fram känns det däremot väldigt mycket som en fossilbil när man öppnar locket.

### **Litet batteri ska ge 40 mils räckvidd**

Batteriet är på 54 kWh brutto och 51 kWh netto, inte så mycket alltså. Trots det ska räckvidden ligga på 40 mil, men vi får väl se hur det står till med det i verkligheten. En underlig sak är att lilla e-208 med samma batteri också ska komma 40 mil. Fråga mig inte hur det går till.

Laddar gör man med 11 kW hemma och med 100 kW om man ska "snabbladda". 100 kW är knappast snabbt, men 20-80 procent går ändå rimligt snabbt eftersom batteriet är så litet.



### **156 hästar gör ingen upphetsad**

Peugeot har valt att stoppa in en väldigt liten elmotor i denna. Vilket hade varit ok om prislappen varit betydligt lägre. Då hade det varit rimligt och till och med smart att ha snålat här. Nu betalar man, troligtvis, över en halvmiljon för en bil som tar nio sekunder att ta sig till 100 km/h. Det håller helt enkelt inte mot konkurrensen. Bilen är trevlig att köra och fungerar nog alldeles utmärkt att ratta runt till vardags, hetsen över hästkrafter är överdriven, men att Peugeot ens har lyckats hitta en så här tam motor idag är fascinerande.

### **Trevlig - men för dyr**

Vi får nog vänta ett tag till på den perfekta kombin. Den här har potential för att göra en del lyckliga, väldigt många hade nog köpt ett mindre baksäte och en trist motor om priset var rätt. Men nu betalar man dyrt för något som borde vara billigt.



**Roger Åberg**



## 9. Hyundai och Kia visar nya hjulmotorer

Publicerad 2023-12-01 kl 11:15 Text Erik Söderholm

Elmotorn i framtida bilmodeller från Hyundai och Kia kan flytta in i hjulen. Det ska ge bättre innerutrymmen.



FILM: <https://youtu.be/Nd6C0y8xc20>

**Hyundai och Kia** har visat upp en ny lösning för att placera motorn i elbilar inuti hjulet i stället för centralt i bilen.

Systemet kallas Uni Wheel och ska vara effektivare, starkare och mer hållbart än dagens eldrivlinor. Det ska dessutom ge bättre innerutrymmen i kupén, vilket framför allt ska gynna olika "mobilitetslösningar" som självkörande bilar och leveransrobotar.

Att placera drivsystemet i hjulet är ingen ny idé – det fanns även i elbilen **Nevs Emily GT** som visades upp officiellt tidigare i år. Det brukar leda till högre tillverkningskostnad och högre ofjädrad vikt.

Om det nämner inte Hyundai eller Kia så mycket vid lanseringen, och det finns heller inte någon information om när tekniken kan bli verklighet.



Erik Söderholm

**Mer från vi bilägare:**



**Nevs om elbilen Emily: "Vi kanske har överpresterat lite ..."**



**Ford testar elmotorer i bakhjulen**



**Nevs hemliga elbil – med motorerna i hjulen**

## Teknikens Värld

### 10. Provcykling av Yamaha Booster Easy

Publicerad 28 nov 2023, kl 08:00

Förra året kom Yamaha till Europa och Sverige med sina elcyklar. Nu breddas modellutbudet och vi har provkört nya stadshojen Booster Easy.



*Vi "kör" nya stadshojen från Yamaha.*

Det står provkörning av en Yamaha i kalendern men jag packar vare sig skinnstället eller flytvästen när jag ger taxin adressen till upphämtningsstället. Den här gången räcker det med en cykelhjälme.

Ute vid Sickla, någon halvtimmes cykeltur från centrala Stockholm, får jag bekanta mig med Yamaha Booster Easy. En lite udda elcykel som Yamaha beskriver som en stadshoj.

Det första som syns är de breda däcken. 20-tumshjulen kommer från italienska Gipiemme och däcken, som Yamaha kallar "feta" i sitt faktablad, heter Vee Tire eSpeedster 20\*4.00. Att de är breda känns när jag cyklar tillbaka in mot centrum. De ger bra komfort men det känns i styret att jag har många millimeter däck mot asfalten.

Yamaha byggde sin första elcykel 1993 och har sedan dess byggt elcyklar hemma i Japan men också sålt sin teknik, främst elsystemen W-SE och PW-X, till andra cykeltillverkare. Du kanske redan i dag åker runt med en eldrivlina från Yamaha på din elcykel.

Booster Easys drivlina heter Yamaha PWSeries S2 och levererar 75 newtonmeter till en toppfart på 25 km/h. Om du väljer Booster med toppfart på 45 km/h behöver du ha ett mopedkörkort, mc-körkort eller bilkörkort.



*Ram i aluminium och feta 20-tumshjul gör att Yamaha Booster Easy sticker ut.*

Batteriet är på 0,63 kWh och energin i ett fulladdat batteri ska räcka till 12 mils körning, beroende på körläge och förarvikt.

Det andra som syns är den speciellt designade ramen. Materialet i ramen är aluminium och designen kallas "Honeycomb". Färgen bidrar till att cykeln ger ett lite plastigt intryck men om du lägger en negativ aspekt på ordet plastigt så blir det missvisande. 180 millimeter skivbromsar fram från Promax och fjädrande framgaffel från Zoom ger bra komfort och är komponenter som du hittar på flera andra elcyklar på marknaden. En liten bildskärm på styret visar hastighet, status på batteriet och räckvidd.

Du ställer in fem olika körlägen med en knapp vid displayen på vänstersidan av styret. Utväxlingen kan regleras steglöst med högerhanden. Det är inte helt lätt att hitta rätt utväxling för rätt körprogram, ofta går det lite för lätt så jag får hålla högt tempo på tramporna för att hitta ett motstånd.

Vikten är det stora problemet med elcyklarna. Booster Easy väger 35 kg med monterat batteri och det känns i armarna när vi lyfter cykeln uppför en trappa.

Batteriet sitter på stängeln under sadeln och kan plockas bort med hjälp av en nyckel. Du laddar batteriet antingen på plats på hojen eller när det är löst. En magnetkontakt kopplar ihop batteriet med eldrivlinan och samma kontakt lossas när du laddar batteriet. Snöar det eller är kallt ute är ett tips att ladda batteriet inomhus för att undvika smuts i magnetkontakten. Är batteriet bortaget – se till att skydda kontakten.



*En liten display visar körlägen och batteristatus.*

Förutom cyklarna har Yamaha lanserat en rad tillbehör. Under provkörningen har vi en bakkorg monterad. Korgen kostar 1 169 kronor. En korg fram kostar 1 395 kronor och ett par sidoväskor kostar 2 895 kronor.

### **YAMAHA BOOSTER EASY**

**Pris:** 39 900 kronor (Booster: 43 900 kr).

**Motor:** Yamaha PW-Series. Vridmoment 75 Nm.

**Växel:** Enviolo Twist Pure.

**Batteri:** Yamaha, 0,63 kWh.

**Bromsar:** Promax DSK-925 - 180 mm skivor bak och fram.

**Fjädring:** Zoom CH-879 AMS 20" - 80 mm rörelse.

**Hjul:** Gipiemme 20 tum.

**Däck:** Vee Tire eSpeedster 20 tum 4,00

**Räckvidd:** 6-12 mil beroende på körprogram.

**Toppfart:** 25 km/h.

**Körprogram:** 5.



**Jan-Erik Berggren**

## Teknikens Värld

### 11. Oullim Spirra – Sydkoreas första supersportbil

Publicerad: 16 jun 2010, kl 00:30

175, 325, 420 eller 500 hästkrafter, det är bara att välja. Sydkorea har fått sin första supersportbil i Oullim Spirra som kan ge ifrån sig så många hästkrafter som köparen önskar.



FILM: <https://youtu.be/juM-tDLZFWI>

Den sydkoreanska bilindustrin har blivit att räkna med i takt med Hyundai/Kias kraftiga framryckning. I deras kölvatten kommer nu den första sydkoreanska supersportbilen. Oullim Spirra är äntligen redo för lansering, nio år efter att Proto Motors presenterade prototypbilen PS-II. Sedan dess har Proto Motors blivit uppköpt av ett företag kallat Oullim Group och bytt namn till Oullim Motors.





Är det här ännu en supersportbil som dyker upp för att sedan försvinna efter bara något år. Oullim Motors tror inte det. De pekar på behovet av ett inhemskt alternativ till de europeiska sportbilarna som inte är helt lätta för sydkoreaner att äga på grund av få service-ställen och höga reparationskostnader, i värsta fall kan hela bilen behöva skeppas till Europa för omfattande reparationer.

Oullim Spirra må ha ett något anonymt utseende men under kolfiberkarossen bjuder koreanen på spännande saker. I mitten av bilen sitter en V6-motor på 2,7 liter som har hämtats från Hyundai och som kan fås i inte mindre än fyra olika versioner. I sitt mildaste utförande levererar motorn 175 hästkrafter och 245 Nm. I nästa steg får motorn hjälp av en liten turbo som höjer effekten till 330 hästkrafter och 471 Nm. Nästa steg utgörs av en större turbo som ökar på effekten till 400 hästkrafter och 490 Nm i vridmoment. Den värsta versionen har två turboaggregat som gör att motorn kan leverera mellan 450 och 500 hästkrafter och 539 Nm. Oavsett hur mycket effekt som kommer ur motorn skickas allt till bak-hjulen via en sexstegad manuell låda. Toppfarten är antingen 212, 280, 305 eller 310 km/h och accelerationen från 0 till 100 km/h går på 6,8, 4,8, 3,8 eller 3,5 sekunder. Det högsta effektuttaget innebär också att Spirra lättas från 1 320 till 1 200 kilo.



### Oullim Spirra – Sydkoreas första supersportbil GALLERIER



**Erik Wedberg**

## 12. Mini Cooper var trimmad till sensationell fart

Publicerad 17 juli 2021

Text Calle Carlquist

Få bilar inbjuder så till "inspirerad" körning som en Cooper. Att hitta en originalbil är därför svårt.



**Somliga bilar föds** med den gudabenådade egenskapen att passa in överallt, såväl framför radhuset i en engelsk förort 1965 som bredvid entrén till casinot i Monaco 2014.

Den första Mini är en sådan bil i allmänhet, de första Mini Cooper/Cooper S en sådan bil i synnerhet. En universellt älskad, välkänd och tyvärr alltför ofta förvanskad modell. Många vill gärna ha en tidig Cooper/Cooper S, inte minst för att de är så värdefulla, och det är en enkel match att med hjälp av en vanlig Mini, några emblem, fälgar och lite annat skapa en replika på den tuffa sportversionen.

Cooper debuterade redan 1961, två år efter Minis premiär. Namnet kom av racerföraren John Cooper som på egen hand trimmat en Mini till sensationell fart och väghållning. Han visade sin bil för BMC som byggde Mini och man kom överens om att bygga 1 000 bilar efter Coopers recept. De fick motorn förstörad från 848 kubik till 997 och effekten angavs till 55 hk.

Strax startade ett segertåg världen inte skådat tidigare. Mini Cooper segrade på bana och till skogs, tillverkningen sköt i höjden.

Med åren trimmades motorn ytterligare, detaljer på karossen och inne i bilen ändrades men grundformen var förstås den samma. 1971 ledsnade British Leyland på att betala royalty till John Cooper – måttliga två pund per bil – och efter drygt 100 000 byggda exemplar försvann Coopernamnet.



*Väldigt få bilar är helt i originalskick. Denna Cooper 1967 har fått extra trä på förarplatsen och stolarna är omsydda i svart läder.*

**Att hitta en** oförstörd bil är närmast omöjligt. Många slets ut i tävlingsammanhang men också i vanlig trafik, i händerna på entusiastiska förare. Maken till rolig bil att köra är svår att tänka sig.

Spekulanten får bestämma sig för vilken nivå av originalskick som ska gälla, samt, givetvis, vara noggrann med rostkollen på, under och innanför karossen. Lyckligtvis finns det mesta att köpa, nyttillverkat.

**Tilläggs bör väl** att någon Cooper SS aldrig har byggts, en mycket vanlig missuppfattning.

Läs också: [20-årsjubileum för "nya" Mini](#)

## **AUSTIN COOPER 1967**

**Nypris:** 12 350 kr.

**Motor:** Tvärställd rak, vattenkyld fyra, stötstänger. 998 cm<sup>3</sup>/55 hk.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdraft. Fyrväxlad låda, golvspak.

**Fjädring/Hjulställ:** Vätskefjädring. Fram hjälpram och tvärlänkar, bak hjälpram och längslänkar.

**Mått:** Axelavstånd 203 cm. Längd/bredd/höjd: 305/141/135 cm. Tjänstevikt 730 kg. Tank 25 l.

**Styrning:** Kuggstångsstyrning.

**Hjul:** Fälg 3,58-10 Däck 145 R10.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak.

**Fartresurser:** Toppfart 140 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 15 s.

**Förbrukning:** 0,77 l/mil.

## LIVSCYKELN

**1959** Austin Seven och Morris Mini Minor presenteras och med dem sätts en helt ny definition på småbil: framhjulsdraft, tvärställd motor och hjulen i hörnen. Motorerna är på 850 kubik och 34 hk.

**1961** Mini Cooper introduceras, från början tänkt som en begränsad serie om 1 000 bilar. Den första Coopermodellen har en 997 kubik stor motor på 55 hk och skivbromsar fram.

**1967** Nu kommer den första ansiktslyftningen, Mark II introduceras som 1968 års modell. Större baklysen och kantigare grill är två av förändringarna.

**1969** På hösten introduceras Mark III. Kioskluckerutorna i dörrarna ersätts av rutor som går att veva upp och ner och de utanpåliggande dörrgångjärnen ersätts av dolda. Cooper försvinner och ersätts av 1275 GT.

**1971** Cooper S läggs ned när British Leyland inte längre vill betala royalty till John Cooper för namnet.



**Calle Carlquist**



**Nu säljs tre nästan okörda Hundkojor på auktion**



### 13. Facel Vega Facel II 1962



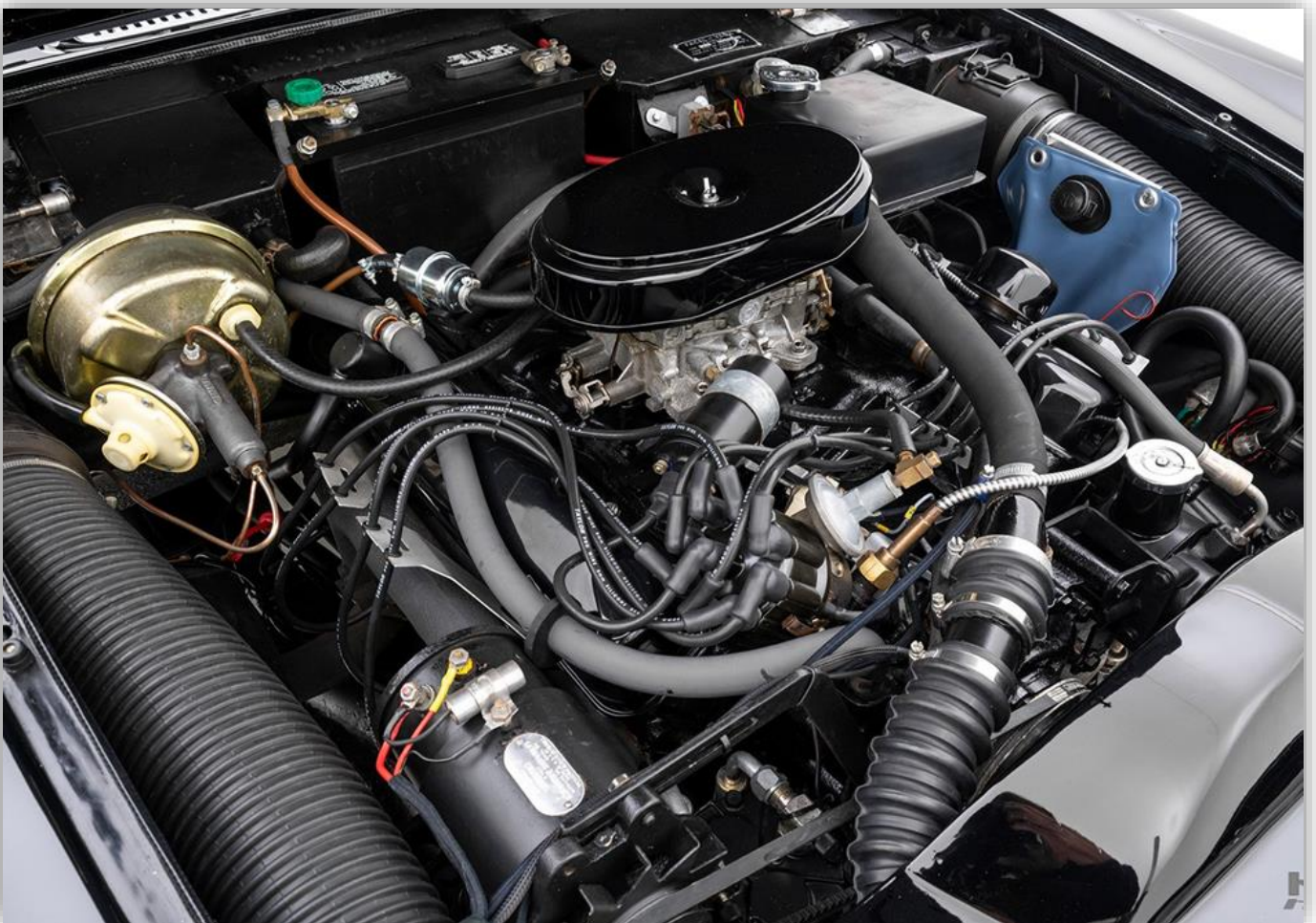
Under ledning av den outtröttlige Jean Daninos återupplivade Facel-Vega Frankrikes bilindustri på elitnivå omedelbart efter att märket etablerades som en utlöpare av kontraktsskrostillverkaren FACEL S.A. 1954. FV/FVS – Facel-Vega och Facel-Vega Sport – var märkets första produkter och tillverkades i fyra olika varianter från 1954 till 1958. Excellence-sedanen, nedskalade Facellia och HK 500 följde, alla byggda för att överträffa kvalitetsstandarder i små partier. HK500 efterträddes av Facel II 1961 med en vackert moderniserad och förfinad stil, plus ännu större kraft och prestanda med Chryslers nya 383ci "Wedge" V-8-motor som drev den. Facel II var också en av de sista modellerna som släpptes under noggrann övervakning av Daninos, som uppmanades att säga upp sig från företaget i augusti 1961 på grund av ökande ekonomiska förluster.

Oavsett vilket är Facel II fortfarande en av de snyggaste och mest välbyggda Grand Touring-bilarna under hela efterkrigstiden – från båda sidor av Atlanten. Målmedvetet stylad, ungefär som en fint skräddarsydd kostym, behöll Facel II märkets signaturmotiv med kylargrill med flera element och dubbla staplade strålkastare, nu reviderade något och täckta. Samtidigt som den uppenbarligen bygger mycket på sina föregångare.

Facel II:s reviderade takbehandling såg fräsch och modern ut. Facel II har nu en förenklad profil, tunnare stolpar och plattare vindruta och gav mycket bättre sikt runt om. Prestanda och kördynamik förbättrades i alla discipliner.

Facel II var en snabb, lyxig och snygg Grand Routier som tillverkades i ett litet antal från 1961 till 1964, med så få som 182-183 byggda totalt.

Enligt Facels fabriksproduktionsregister som upprätthålls av märkesexperterna på Amicale Facel Holland, byggdes denna slående Facel-Vega Facel II från 1962 under januari 1962 på beställning för den berömda bilimportören Hoffman Motors i New York för visning på New York Auto Show 1962. Med ett produktionsnummer på "107" är detta exemplar det åttonde tillverkade Facel II. Facel II var utrustad med Chryslers kraftfulla 383ci "Wedge" V-8 och hade också en treväxlad automatisk Torqueflite-växellåda, Borrani-tråd-hjul och en Tudor Grey-lack över röd läderklädsel.





Standardutrustningen var omfattande, inklusive 4-hjuliga Dunlop-skivbromsar, en differential med begränsad slirning, servostyrning, en enda fyrcylindrig Carter AFB-förgasare, elfönsterhissar, klarglas och en HMV-radio med automatisk antenn. Även om detaljerna om dess efterföljande tidiga historia i USA är sparsamma, var Facel II 2002 en del av en entusiasts omfattande samling i London, England. Nästa ägare förvärvade Facel II 2009 och behöll den till mitten av 2021.

Som erbjuds är denna ytterst sällsynta Facel-Vega Facel II från 1962 helt enkelt fängslande i en passande sofistikerad färg av svart över röd klädsel. Lackeringen kompletteras av den slående läderinteriören, med matchande ullmatta och instrumentbräda med korrekt träeffekt. Ställverk och instrument är korrekt monterade, inklusive den fantastiska treekrade tråkantade ratten. Alla fabriksfunktioner finns som standard, inklusive Chryslers berömda automatiska växellåda Torqueflite, plus den extra komforten som tillhandahålls av ett eftermonterat luftkonditioneringsystem.





## 14. Unik svensk Jaguar – skönhet som slår det mesta

Uppdaterad 02 dec. 2023 Publicerad 02 dec. 2023

Blanda svensk historia, engelsk design- och ingenjörskunskap från 1950-talet. Addera sedan också en lätt touch av patina. Då får du denna Jaguar XK140.



*Nu är det läge. En svensksåld Jaguar XK140 dyker inte upp dagligen direkt.*

Birger Jarlsgatan i Stockholm. En av de paradgator som byggdes kring förra sekelskiftet för att ge den nya framväxande huvudstaden en air av internationell storhet och finess.

Stenhus restes bredvid stenhus och runt det nya torget kallat Stureplan, samlades snart stadens grädda för att äta, dricka eller stämman träff för att sedan flanera utåt Djurgården.

### **En plats för de rika**

Med den publiken på plats, drogs också den verksamhet som attraherade stadens tjockare plånböcker.

Då automobilen samtidigt gjorde entré i samhället, var det många av stenhusens bottenplan som försågs med stora skyltfönster mot gatan som frikostigt visade vad som ställdes ut i lokalerna bakom.

Birger Jarlsgatan kom snart att, tillsammans med början på närliggande Strandvägen, bli en livlig och uppskattad försäljningsplats för bilar och motorbåtar.

Här visades det senaste från världens bil- och båtfabriker. Här förverkligades också många drömmar hos stadens invånare som hade bättre råd.

Med tiden kom de pampiga lokalerna att användas till annat, men ett av de skyltfönster som längst nyttjades som inropare till vackra bilar, låg på Birger Jarlsgatan 32 där Fredlunds Bil AB ställde ut sina Renaults och Jaguarer.

Och det var också från Fredlunds garageportar mot Eriksbergsgatan som en vacker Jaguar XK140 rullades ut till sin första ägare en vårdag 1956.

Lackerad vackert Carmen Red sken den i solskenet.

*The finest car of its class in the world*

The Jaguar XK-140 is a direct descendant of the world-famous XK-120 and is now, more than ever, the yardstick by which the sports cars of the world are measured.

For luxurious appointments, comfort, brilliant performance, for sheer driving delight, the XK-140 is incomparable. It will be the car you'll be eager to drive on a trip for groceries or a long jaunt over the highways.

Though the XK-140 engine is fierce and powerful when you want it to, the Jaguar's gentle tractability in traffic makes it a pleasure to drive under all conditions. Combine this with the car's superbly balanced suspension and light, precise rack and pinion steering... you'll find that driving becomes one of the greatest pleasures you've ever known.

The XK-140 is made in three body styles: the Sports Roadster (illustrated on the cover), the Convertible and the Hard Top Coupe. Convertible is an optional extra on all three.

Modelled cars are available at slight additional cost. This includes the "C" type cylinder head, raising the horse power from 100 to 125, special crosscraft bumper, wire wheels, dual exhausts and fog lamps. Borg-Warner automatic transmission is available on the Coupe and Convertible.

★★★★  
Roadster

Front seats individually adjustable for heat and upholstered in leather. The top is made of heavy material with retractable heat light when folded. It is completely concealed behind seats. Securilite automatic door is a first in the hard convertible, interior heater incorporating windshield defroster. Front end of trunk hinges down to increase storage for golf clubs, etc. Exquisite accents in three.

**The World-famous 3½ litre JAGUAR XK engine**

This is the same phenomenal engine that has sped Jaguar cars to countless victories in major competition on European and U. S. circuits. Its double overhead camshaft design is the most modern in the world and is capable of powering the XK-140 to speeds near 140 m.p.h. with ease. Yet, its extreme flexibility makes it docile and smooth in stop and go city traffic. The XK engine is built for great reliability and long life.

★★★★  
Convertible

Four individually adjustable front seats with the seats behind, suitable for rear driving. All seats of British glove leather. Front end of trunk hinges down to increase storage for golf clubs, etc. Instrument panel and all interior trim finished in hand-colored walnut. Windup windows. Interior heater incorporating windshield defroster. The top is covered with velour and has a fully lined interior which completely conceals the luggage.

★★★★  
2-3 seater Hard Top Coupe

Four individually adjustable front seats with seating accommodations in rear for one adult or two children. All seats of British glove leather. Front end of trunk hinges down to increase storage space for golf clubs, etc. Instrument panel and all interior trim finished in hand-colored walnut. Windup windows. Interior heater incorporating windshield defroster.





*Jaguar XK140 fanns både som cabriolet eller coupén.  
Eller med en hård hard top om du ville ha båda.*

### Vacker efterträdare

Modellen XK140 hade lanserats två år tidigare som en efterföljare till den omåttligt populära och trendsättande modellen XK120.

Att bilarna på alla sätt var släkt, rådde det inget tvivel om. Att XK140 var lätt moderniserad var inte heller svårt att se.

### Smäcker Jaguar

Bilen som för dagen rullades ut på gatan var dessutom en coupé, till skillnad mot cabrioleterna som nog var de vanligaste att sälja. Smäcker och läcker stod den vid trottoaren medan försäljaren från Fredlunds gick igenom finesserna med den nya ägaren. Sedan dess har mycket hänt.

År 1979 dök bilen upp till försäljning hos en av Göteborgs mer lokala bilhandlare.

Finessen och stilen var bevarad. Den en gång så vackra mörkröda kulören hade bytts mot en numera smutsljusblå nyans. För övrigt kunde bilens skick bäst sammanfattas som två kofångare med massor av rost emellan.



*Vacker från alla håll. Så är det faktiskt.*

### **Mycket, mycket jobb**

Det blev Jaguar-entusiasten Bo L Sanderberg som köpte den efter att ha prutat 5 000 kronor på det begärda priset.

Bo var en klok och erfaren man. Förstod vad han köpt och begrep att detta var en utmaning.

Och så blev det.

Bos motto i livet var att "man ska inte göra det för enkelt för sig – då blir man bara slö".

Ett motto som han kom att behöva ta spjärn mot under den fantastiska renovering som bilen nu fick gå igenom.

### **Äntligen klar**

Det tog några år.

Så en dag var bilen klar. Sedan dess har den använts av familjen. Nu är tiden dock inne för att låta den gå vidare.

Bilen är i dag mycket välskött och har körts och använts klokt genom åren. Ett lätt stråk av Skånes användarpatina har lagt sig över bilens linjer, precis lagom för att den inte ska vara "farlig" att använda.

Läs mer [om bilen här](#)



### **Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



*Du hör hur lädret knarrar och hur ädelträet luktar... Eller hur.*

Passa på att köpa kommande sommars drömbil redan nu.  
Svensksålda XK140:or i skönt skick dräller det verkligen inte av.



**Roger Warolin**