



Rimac Nevera 2021

1. Saab-miljardären tror att Jihad menar allvar
2. Moskvich är tillbaka och ökar snabbt
3. Vi provsitter eldrivna Ford Explorer
4. Vi kör Skoda Enyaq
5. Prov Mercedes-AMG GT 63 4Matic+
6. Nya patentritningar avslöjar kommande elbilen Renault 5
7. Renault sjösätter plan för att sänka produktionskostnader
8. Extra-batteriet till Cybertruck sägs kosta 16 000 dollar
9. Jättekoncernen startar test med batteribyten
10. Mindre batterier är nästa stora steg
11. Priset på elbilsbatterier sjunker igen
12. Skandal att lämna 100 000-tals svenska bilägare i sticket
13. Volvo Iron Knight med 2 400 hk
14. Rimac Nevera nu redo ta sig an vägarna
15. Chrysler PT Cruiser en lönsam retroflirt
16. Packard 640 Roadster 1929



1. Saab-miljardären: "Jag tror att Jihad menar allvar"

Publicerad av redaktionen 2023-12-11 Uppdaterad: 2023-12-11

Stenhaga Invest och Svante Andersson äger den före detta Saabfabriken i Trollhättan. I veckan ska han och Jihad Mohammad träffas och diskutera avtal.



Denna vecka är tanken att Svante Andersson och Jihad Mohammad ska träffas i Sverige för att diskutera avtal kring bilproduktion i den gamla Saabfabriken. Alrik har intervjuat Svante för att höra mer.

– Det spekuleras och talas mycket om vad som kommer att hända. Vi är fastighetsägare och för diskussioner med cirka 45 intressenter, varav några är intresserade av att hyra hela fabriken, säger Svante Andersson.

Vad anser du om Jihad Mohammad?

– Han är en färgstark och trevlig person med stora visioner. Nevs har sagt till mig att dom genomfört bakgrundskontroller och han tog exempelvis själv upp kopplingen till kryptovaluta när vi hade möte.

Vad tycker du om diskussionerna kring Jihads seriositet?

– Jag kommer att vara positiv till motsatsen har bevisats, det måste jag vara. Det är tråkigt att man dissas honom innan man vet något. Vi måste låta honom få en chans. Går man in med en negativ inställning innan man vet något skulle inget någonsin hända i affärsvärlden.

Du som är affärsman, ser du någon risk för Trollhättan med denna affär, kan Jihad lura någon för egen vinning?

– Jag tror att han kommer att göra ett gediget försök och har svårt att se hur han kan lura någon, han har redan stoppat in mycket pengar genom att köpa projekten. För Trollhättan vore det fantastiskt om det kan bli något av det här. Att lägga mycket pengar på att förvärva projekten utan att genomföra dem vore korkat och så korkad tror jag inte att han är.

Ser du en risk att han tar med sig Emilyprojektet från Trollhättan?

– Som jag ser det blir det svårt att flytta projekten, det hänger väldigt mycket på personerna som har varit med och utvecklat Emily och Pons, och de lär inte vilja flytta på sig. Jag tycker att man ska se positivt på att det kommer människor som vill investera.

2. Moskvich är tillbaka – ökar snabbt i Ryssland

Publicerad 2023-12-08 kl 11:50

Text Erik Söderholm

En kinesisk men ryskbyggd suv-modell från märket Moskvich har blivit en av Rysslands populäraste nya bilar.



Förra året kom beskedet att det insomnade bilmärket Moskvich (eller Moskvitj) skulle **väckas till liv**. Målet är att öka den ryska bilförsäljningen trots de internationella sanktionerna, som gjort att utländska märken lämnat Ryssland.

Nu har Moskvich lyckats klättra upp på nionde plats på listan över de populäraste bilmärkena bland nyregistrerade bilar i Ryssland under november månad, enligt siffror från ryska Autostat som **Reuters** tagit del av.

Modellen som heter Moskvich 3 ser ut att vara tekniskt identisk med Sehol X4, som lanserades av kinesiska JAC under 2020 och som även säljs i Sverige under namnet JAC e-JS4. Bilen finns med fyrcylindriga 1,5- och 1,6-litersmotorer med eller utan turbo, samt med eldrift.

Prislappen i Ryssland ligger på 220 000 kr för bensinversionen och 400 000 kr för elversionen. Moskvich byggs i en tidigare Renaultfabrik i Moskva som ryska staten köpt för en rubel när Renault lämnade landet.

Bilförsäljningen i Ryssland mer än fördubblades under november månad jämfört med samma månad i fjol. Kinesiska märken har en marknadsandel på 56 procent.



Moskvich 3 ser ut att vara identisk med en kinesisk suv-modell, men byggs i en tidigare Renaultfabrik i Ryssland.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Ryssland återlanserar Moskvich – produktionstart i december



Grönt ljus för Moskvich – här är första modellen



Ryskt bilmärke gör comeback i Renaultfabriken



3. Vi provsitter eldrivna Ford Explorer

Av Mikael Johnsson Foto Simon Hamelius

Publicerad: 2023-12-08 Uppdaterad: 2023-12-08

Är du trött på alla ID.4 och Enyaq? Kanske då roligare att slå till på Fords version av samma bil: nya eldrivna Explorer! Vi har klämt och känt.



Ford Explorer har tills nu varit en rejäl suv på över fem meter. Sjätte och senaste generationen fanns i Europa även som laddhybrid. Men på vår kontinent är nu denna bil historia. Premiär gör i stället nya, eldrivna Explorer – byggd för Europa i Europa.

Närmare bestämt på Fords nya elektrifieringscenter i Köln, vilket är fabriken där bland annat modellerna Fiesta och S-Max tillverkades förut.

Så mycket kyl Luft behövs förstås inte och en stor, ren sköld har tagit plats där grillen annars skulle sitta. Takstolparna är svarta vilket ska ge illusionen av ett "flytande" tak. Den ser ganska maffig ut men är i själva verket mindre än man kan tro.

Totallängden är 447 centimeter vilket är blott tre centimeter längre än **Volvo XC40** och lika många kortare än **BMW iX1**. Vill man hellre jämföra inom Fordfamiljen är Explorer nästan 25 centimeter kortare än **Mach-E** och istället snarlikt Kuga. Se den som en eldriven **Kuga**.

Vid en snabb provsittning förefaller de eljusterbara (standard) framstolarna med integrerade nackskydd bekväma. Utrymmet räcker bra till men en bred mittkonsol gör att exempelvis en ID.4 känns lite luftigare.



En ombonad interiör även om kvalitetskänslan i vissa plastmaterial knappast är ett lyft mot kusinen VW ID.4. Från denna känns det lilla 5,3-tums digitala instrumentklustret igen.

Att jämföra med Volkswagen känns naturligt då Explorer faktiskt är byggd på samma MEB-plattform som ID-bilarna och alla dess kusiner. Detta eftersom Volkswagen och Ford inledde ett samarbete år 2020.

Precis som i Mach-E finns en stor (15-tum) högstående skärm på mittkonsolen. Dock har den inget vred och är döpt till Ford Sync Move. Ovanligt nog kan man nämligen skjuta skärmen uppåt och nedåt och variera vinkeln inom 30 grader. Bakom displayen gömmer sig ett låsbart lönnfack – klurigt.



Notera facket under den vinklinsbara skärmen som skapats jämfört med föregående bild. Ett praktiskt och udda lönnfack!



Det finns två olika framstolar att välja på, men bägge är elmanövrerade.

Smart är också att mugghållaren kan byta plats med den lilla lådan undertill på konsolen. Facket under armstödet är hela 17 liter stort och rymmer så väl 1,5-litersflaskor som en 15-tums laptop.

Vi hinner inte prova infotainmentsystemet, men det förefaller ha ikoner stora nog och att klimatinställningarna alltid är framme längst ned är bra. Det lilla huvudinstrumentet bakom ratten har till skillnad från 15-tumsskärmen stora likheter med den i ID.4.

Trådlös uppkoppling med Android Auto och Apple CarPlay finns. För ljudupplevelsen svarar sex högtalare plus en belyst soundbar ovanpå instrumentpanelen.





Baksätet erbjuder ganska mjuka och sköna dynor men jag hade gärna kunnat vinkla ryggstödet mer bakåt då det känns något upprätt. Benutrymmet räcker till men jag blir inte förvånad om någon centimeter eller två försvunnit på grund av den mer uppräta ryggstödsvinkeln och möjligen också på grund av annan utformning av framstolarna.

Som extrautrustning finns "handsfreebaklucka" (alltså att den öppnar när du svingar foten under stötfångaren) och där inne väntar ett utrymme på 450 liter. Det ligger en bra bit ifrån 543 liter i ID.4 och desto närmare Volvo XC40 Recharge på 438.

Men då har Volvon 31 liter extra i frunken där fram och någon sådan finns så klart lika lite i Explorerer som i övriga MEB-bilar. Men utrymmet är lättlastat och både dubbelgolv och en liten balja för sladden – om man orkar vira den snyggt – finns.

Homologeringen för Explorer är inte riktigt färdig varför vi inte ännu får några effektuppgifter för vare sig motorerna eller snabbladdningen. Samma sak gällande batteristorlek och räckvidd. Det enda som utlovas idag är att DC-laddning 10–80 procent ska ta cirka 25 minuter.

Men det vi vet är att exempelvis kusinen **Enyaq** nu får den nya APP500-motorn på 286 hästkrafter och logiskt sett är det en version av den som även Ford använder sig av. Så vill du få en uppfattning om data på Ford Explorer redan nu – titta på uppdaterade Skoda Enyaq 85 eller 85x (4WD).

Ford Explorer erbjuds i ett bakhjulsdrivet och i ett fyrhjulsdrivet utförande. Oberoende av detta val finns utrustningsnivåerna "Explorer" (standard) och "Explorer Premium" att ta ställning till samt ett förarassistanspaket och några lösa tillval. Se tabellen nedan.

Ford Explorer blir beställningsbar i slutet av vintern/början på våren 2024 och kundleveranserna inleds samma sommar. Svenska priser är ännu ej fastställda.



4. Vi kör Skoda Enyaq – ”Bra tryck i nya motorn”

Av Magnus Fröderberg

Publicerad: 2023-12-07 Uppdaterad: 2023-12-07

Skoda har uppdaterat tre Enyaq-modeller med en starkare motor. Fotoreporter Fröderberg har kört de tre modellerna på hala vägar i alperna.



Förra veckan njöt du av solen på Mallorca, var är du nu?

– Jag har kört nya Skoda Enyaq 85 från ett insnöat München till Hochfilzen i Österrike där det hålls världscuptävling i skidskytte i helgen.

Ska du kolla på skidskytte?

– Nej tyvärr, det hade varit kul. Men det var också skoj att köra runt på småvägarna här med nya Skoda Enyaq RS som gör 0-100/h på 5,5 sekunder. En sekund snabbare än den tidigare RS-modellen tack vare **den nya motorn APP550** som ger betydligt mer vridmoment. RS-modellen har helt klart blivit mer underhållande.

Märker man skillnad i de andra modellerna också?

– Ja och nej. Med bakhjulsdrivna 85 är det stor skillnad. 0-100 km/h förbättras med 1,9 sekunder. Däremot upplevs den fyrhjulsdrivna 85X ungefär som gamla 80X. Det gör att skillnaden mellan de två fyrhjulsdrivna modellerna 85X och RS blir tydligare. Jag kommer att gå in mer på skillnaderna i min provkörning som kommer i tidningen och här på webben.



Bakhjulsdrivna Skoda Enyaq har blivit betydligt kraftfullare och roligare att köra med den nya motorn APP550. Den nya versionen heter 85 istället för 80.



Var det något mer som var nytt?

– Ja nu har operativsystemet gjort om en del så att det är mer responsivt och lättare att navigera rätt i menyerna. Laddhastigheten har blivit snabbare på de fyrhjulsdrivna versionerna. Det har också tillkommit en utrustningsnivå som heter Laurin & Klement och som bjuder på lite flärd.

Har du snokat reda på någon hemlighet?

– Jag vet inte om det är så hemligt, men Enyaq 60 med mindre batteri kommer att utgå från den svenska marknaden till sommaren. Modellen ska göras om och komma tillbaka senare igen.

Skoda Enyaq får längre räckvidd och snabbare laddning

Priser för uppdaterade Skoda Enyaq



5. PROV: Mercedes-AMG GT 63 4Matic+

Av Clemens Hirschfeld Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto: Mercedes-AMG

Publicerad 2023-12-08

Uppdaterad 2023-12-08

Nya AMG GT växer på samtliga håll och fokuserar mer på vardagsport än tidigare. Men hur övertygande är übercoupén egentligen?



Den nya upplagan av AMG GT är inte helt utan förhistoria: du minns säkert den löjligt vackra måsvingebilen SLS (visserligen inte så länge sedan) och naturligtvis GT-föregångaren med internbeteckning C 190. Vi minns framför allt den sistnämnda för dess förmågor och raseriutbrott på Nordslingan.

Även efterföljaren drivs av AMG:s monstruösa V8, men det är i stort sett allt som förenar GT-generationerna.

Men det är egentligen inte ens vad den här texten ska handla om. Till skillnad från sin föregångare är C 192 ingen självständig AMG-produkt utan snarare en biprodukt av roadstern SL.

Men hur skiljer sig bilen med tygmössa från GT som har ett glastak som tillval? Dagens SL är nämligen den mest dynamiska generationen någonsin – tack vare AMG-regin. Modellen sitter dock fortfarande mellan två stolar, är både sportbil och vardagsåk och vill tilltala alla smaker.



Kupén är naturligtvis draperad i tjustigt läder och domineras av digitalskärmarna med fint iscensatt innehåll. Ibland är informationen dock inte glasklar.

Den tekniska grunden med komposit-aluminiumstruktur från SL är alltså given, men på utsidan är det bara dörrarna som är identiska. Inne i kupén är det en annan femma, här ser bilarna ut som enäggstvillingar med läder- och metallatmosfär, ett tjustigt ljusspektakel i 64 olika färger och en MBUX-pekskärm som dominerar det visuella.

Som tillval finns Performance-stolar som placerar föraren lågt i kupén, men ändå mer centrerad än i föregångaren. För 21 900 kronor kan man utrusta sin nya dyrgrip med ett baksäte med fällbart ryggstöd, men i realiteten är tillvalet inte mycket mer än ett nödsäte för barn – eller ett extra bagageutrymme.

Min resväska känns ganska bortkommen i GT-skuffen som rymmer mellan 321 och 675 liter. Då är det lika bra att spänna fast väskan för just nu går det undan i Granada!



Tak-jalusiet rör sig enbart med hjälp av muskelkraft, den utfällbara vingen och den komplicerade aerodynamiken under bilen styrs däremot automatiskt.



Framvagnen har dubbla länkarmar och Michelindäcken av typen Pilot Sport 5 S har växt till en bredd på 295 mm. GT styr in med mängder av grepp och sliter med sig bakaxeln som är 31 mm bredare än förut, och kan styra med i upp till 2,5 grader.

Det verkar dessutom inte spela någon roll hur tajt kurvan i fråga är, AMG:s nya coupé avverkar den alltid kompetent. Karossrörelser kvävs effektivt av elektroniskt styrda dämpare och bilen verkar klamra fast sig hårdare i asfalten ju högre fart man håller.

Har AMG-teknikerna lärt sig hur man trollar? Icke. Men Affalterbachs utvecklare vet hur man trollar fram kaniner ur hatten med smarta aeroknep: i hastigheter över 80 km/h fällt en kolfiberprofil ut under bilen som skapar en venturieffekt, som i sin tur förbättrar motor- och bromssystemkyllningen.

Luftströmmen regleras av lameller i fronten och baktill sitter en ställbar ving (fem olika vinklar) som svarar för den aerodynamiska magin.

Det är kanske därför coupéversionen känns mer målmedveten än sitt taklösa syskon SL, trots att axlarna måste bära upp nästan två ton. Viktfördelningen är inte helt optimal utan snarare lite framtung (54/46 %), men det kamoufleras skickligt på banan.

AMG-modellen känns faktiskt rörligare och lättare än vad faktabladet antyder och vad vi hade förväntat oss med ganska färsk SL-intryck i minnet. Möjligtvis hjälper det fastmonterade taket som är 40 procent styvare än SL-mössan, och bilens vassare chassiinställningar.

Ljudet är det naturligtvis inte heller något större fel på: V8:an monteras fortfarande av en och samma tekniker som signerar sitt verk och trots att motorn har utrustats med OPF-noise-cancelling-system hjälper ljudförstärkningen från Burmester den ljuva stämman på traven.

AMG-fans kommer alltså inte att ha några som helst problem att älska nykomlingen, och skulle ljudet inte räcka hela vägen fram kan man med fördel njuta av eldsflammorna ur sluddämparna i raceläget.



AMG-V8:an med dubbelturbo producerar nu 585 hk och 800 Nm.

Den numera klassiska fyralitersmotorn klarar sig tack och lov undan elektrifiering, men motorn med internbeteckningen M 177 får åtminstone ett nytt oljetråg.

Snålt med nyheter, tycker du? Lugn, vi är inte klara än. Vevhuset har begåvats med aktiv kylning, kylarna har flyttats och man har modifierat luftkanalerna samt avgashanteringens inklusive katalysatorer och partikelfilter.

Bilens niostegade automatlåda med våtkoppling kopplas nu direkt till motorn istället för att sitta vid bakaxeln. Kraften fördelas med hjälp av en elektromekanisk koppling mellan axlarna. I vanliga fall leds den största delen av vridmomentet till den förstärkta bakaxeldifferentialen, men vid behov kan kraften distribueras jämnt mellan fram- och bakaxeln.

Kraft finns i överflöd, även om det maximala vridet låter dig vänta till 2 500 r/min innan det visar sig. Effekten anges till 585 hk, vilket gott och väl räcker för vildsinta drifting-attacker.

Och rakt fram är GT 63 inte heller någon skadeskjuten trädgårdssnigel: enligt officiella uppgifter sprintar nykomlingen 0–100 km/h på 3,2 sekunder och når en toppfart på svindlande 315 km/h.

Så långt med det teoretiska. I praktiken övervakas vi dock hårt av den spanska polisen med drönare och helikopter och eftersom ingen av oss vill hamna i ett spanskt häkte ser vi oss tvungna att följa lagarna till punkt och pricka.

Det innebär å andra sidan att vi snart kommer att fira ett kärt återseende med nya GT – i ett riktigt test!



TEKNISK INFO/Mercedes-AMG GT 63 4Matic +

Motor: V8, bensin, dubbelturbo, 3 982 cm³, 585 hk vid 5 500 r/min, 800 Nm vid 2 500 r/min. 9-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

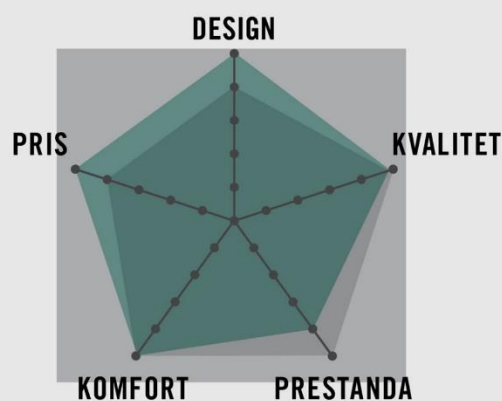
Kaross: L/b/h 4 728/1 984/1 354 mm. Axelavstånd 2 700 mm. Bagagevolym 321–675 liter. Tjänstevikt 1 970 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,2 sek. Toppfart 315 km/h. Förbrukning 14,1 l/100 km.

Pris: från 2 050 000 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Mercedes-AMG GT 63 4Matic+
- Porsche 911 Turbo



SUMMERING

Bäst: Sportigare och mer medryckande än SL ...

Sämst: ... men inte lika vass som föregångaren.





6. Nya patentritningar avslöjar kommande elbilen Renault 5

Posted by Kristofer Rask december 8, 2023

I slutet på november visade Renault upp de första detaljbilderna på det som ska bli märkets nya billiga elbil **Renault 5**. Bilderna **avslöjade många spännande designdetaljer** som visar att modellen kommer bli mycket lik konceptet. Det är positivt eftersom att elbilen var riktig stilig i konceptstadiet.



Nu kommer ytterligare illustrationer i samband med att Renault designskyddat den nya modellen. Bilderna som finns att tillgå i World Intellectual Property Organizations databas visar för första gången hela bilen i detalj.

Även dessa bilderna bekräftar att Renault 5 kommer att bli mycket lik konceptet. Det vi ser är en kompakt modell som mäter 3,92 meter och har en rad spännande och roliga designinslag.





Premiären av Renault 5 är planerad att äga rum på bilmässan i Genève i slutet på februari nästa år.

Tidigare har Renault bekräftat att Renault 5 kommer att komma med i två olika batteriutföranden. Ett större på 52 kWh som ska ge en räckvidd på 400 kilometer och ett mindre batteri på 40 kWh som ska komma vid ett senare tillfälle. Målpriset har Renault satt till 25.000 euro och är ett tydligt svar på den ökande efterfrågan på billigare elbilar i Europa.

Läs mer: Kolla in de [officiella teaserbilderna på Renault 5 här](#).



Kristofer Rask

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



7. Renault sjösätter plan för att sänka produktionskostnader

Posted by Kristofer Raskdecember 8, 2023

Produktionen hos Renault ska förändras.



Renault Group lanserar idag en plan för att i grunden förändra sin bilproduktion och hela sin industriella bas. Från och med idag och fram till 2027 ska fordonskoncernen sänka produktionskostnaderna för bilar med förbränningsmotorer med 30 procent och hela 50 procent för elbilar.

Planen som går under namnet **Revolution** ska också avsevärt att korta ner utvecklingstiden för nya modeller från tre till två år. På så sätt ska företaget snabbare få ut mer konkurrenskraftiga fordon och dessutom snabbare nå ökad lönsamhet.

Som ett av verktygen i omställningen kommer Renault att använda sig av AI-applikationer i sin produktion. Redan idag kvalitetssäkrar man och spårar bildelar med 300 applikationer. I mitten av det här årtiondet kommer man introducera närmare 3000 applikationer. Dessutom ska man använda virtuella miljöer för att kunna förutsäga underhåll och driften av produktionsanläggningarna.

Renault ska också använda tekniken för att stötta den industriella utbyggnaden av ny teknik som mjukvarudefinierade bilar, kraftelektronik och montering av batterier och elmotorer. Det kommer också att kortare produktionstiden för enskilda fordon genom snabbare processhantering.

Renault 5 ska byggas på nio timmar

Omställningen innebär också en effektivisering av produktionstempot för att tillverka elbilar snabbare. Målet är att i framtiden kunna bygga den kommande modellen Renault 5 på nio timmar.

– Syftet är att bygga vidare på våra styrkor och att få fart på det vi redan gör bra, att återuppfinna hela vår industriella bas och uppnå högsta standard i excellens. Denna industriella transformation kommer att göra vår grund smidigare, mer kraftfull och mer konkurrenskraftig samtidigt som vi snabbare kan möta upp till kundernas förväntningar, förklarar Thierry Charvet, kvalitetschef på Renault Group.

Renault Group lyfter fram att bilindustrin befinner sig i en vändpunkt i sin historia och att man som företag genom dessa förändringar har goda förutsättningar att möta de utmaningarna.



8. Extra-batteriet till Cybertruck sägs kosta 16 000 dollar

Bobby Green 2023-12-07 kl 17:00

Gör att du kommer upp till 75 mil



En av grejerna Tesla tog upp vid den senaste presentationen av Cybertruck men inte pratade så mycket om är Range Extender-lösningen man kan köpa till. Det handlar om ett extra batteri som ökar på den totala räckvidden till 75 mil. Nu får vi en bild som visar att detta monteras på flaket och vi kan även se hur mycket plats paketet då tar vilket ser ut att vara ungefär en tredjedel av ytan. Rykten säger att man ska få hosta upp 16.000 dollar om man vill släpa runt med denna klump, som sägs väga in på mellan 250 till 270 kilo. Inget man bara kastar upp på flaket när man behöver komma några mil extra alltså.

Från början "lovade" Tesla att Cybertruck skulle kunna ta sig upp till 80 mil på en laddning, men de riktiga siffrorna visar nu några år senare att det istället handlar om 51 mil. Och inte ens med räckviddsförlängaren kommer man upp i det som har sagt förut. Det sas också att flaggskeppet med längst räckvidd skulle kosta 69.900 dollar. Istället blev priset 99.990 dollar vilket betyder att du får punga ut 115.900 dollar om du även väljer till extra-batteriet.



Bobby Green



**Nu är Tesla Cybertruck äntligen presenterad!
Får dra 4995 kilo**



**Marques Brownlee har kört Tesla Cybertruck
Det har även Top Gear gjort**



**Unplugged Performance fixar tillbehör till Cybertruck
Bredda och höj**

9. Jättekoncernen startar test med batteribyten

7 dec 2023

Att byta batteri istället för att ladda testades redan för över tio år sedan av Better Place. Den gången misslyckades tekniken, men bland andra kinesiska NIO har fått fart den igen. Både i hemlandet Kina och nybliven här i Europa. I Kina finns nu 2.200 stationer där du kan byta batteri och här i Sverige sju stycken.



Nu ska jättekoncernen Stellantis, med märken som Fiat, Citroën, Opel och Peugeot, testa batteribyten. Då i samarbete med amerikanska Ample, som utvecklat teknik för det och som tidigare inlett ett samarbete med bland andra Fisker.

Vid Amples modulära stationer ska det gå att byta batteriet hos en elbil på fem minuter. Ett första försök är planerat att dra igång i Madrid nästa år med Fiat 500e där.

I den spanska huvudstaden finns redan fyra stationer från Ample och ytterligare 12 hittas omkring San Francisco i USA, enligt branschtidningen Automotive News.



Carl Undéhn



10. Mindre batterier är nästa stora steg

Uppdaterad 08 dec. 2023 Publicerad 08 dec. 2023

Med mindre batterier kan elbilar bli betydligt billigare. När laddare blir en allt vanligare syn kan snart alla ha råd till elbil.



Om batterierna blir mindre kanske fler har råd att köpa elbil.

Elbilskostnaden sitter i batterierna.

Många batteripaket kan kosta runt 20 000 dollar och i USA släpar försäljningen efter många andra länder, där enbart nio procent av alla bilar som säljs är elbilar.

Amerikaner är kända för att värdesätta sin personliga frihet högt och där ingår att kunna köpa billiga bilar och köra dem långa sträckor. Elbilar passar inte in i den bilden för tillfället.

Racet om att kunna leverera billiga elbilar till kunderna är igång och för att kunna konkurrera mot Kina **satsar Europa på små elbilar.**

Räckvidd i fokus

I USA, precis som på andra håll, pratas det om räckvidd, där kunderna är nervösa att räckvidden inte ska vara tillräcklig. Om batterierna skulle minska ner avsevärt skulle även räckvidden försvinna – hur kan det vara en bra lösning för potentiella bilkunder? Det tror en av cheferna på Lucid Group, **Peter Rawlinson**, att det är.

Han ser framför sig en snar framtid om runt fem år när elbilar inte kommer behöva mer än omkring 25 mils räckvidd.

“Du lämnar hemmet fulladdad eftersom du har laddat hela natten. När du sedan kommer till kontoret kan du koppla in den där igen”.

Vill minska batterierna i elbilar

I Lucid Air väger de nuvarande batterierna 660 kilogram. Peter Rawlinson vill skära ner den vikten till en fjärdedel och därmed ha ett batteripaket som väger runt 150 kilogram, enligt WSJ.

“Det skulle innebära att fordonet är mer effektivt. Det kommer leda till en riktigt prisvärd elbil”, säger han.

För att framtiden ska gå honom tillmötes krävs dock lite hjälp på vägen från beslutsfattarna. Antalet allmänna laddare måste först öka markant i USA – först då kan kanske attityden kring elbilar bland kritiska amerikanare förbättras.



Johan Augustin

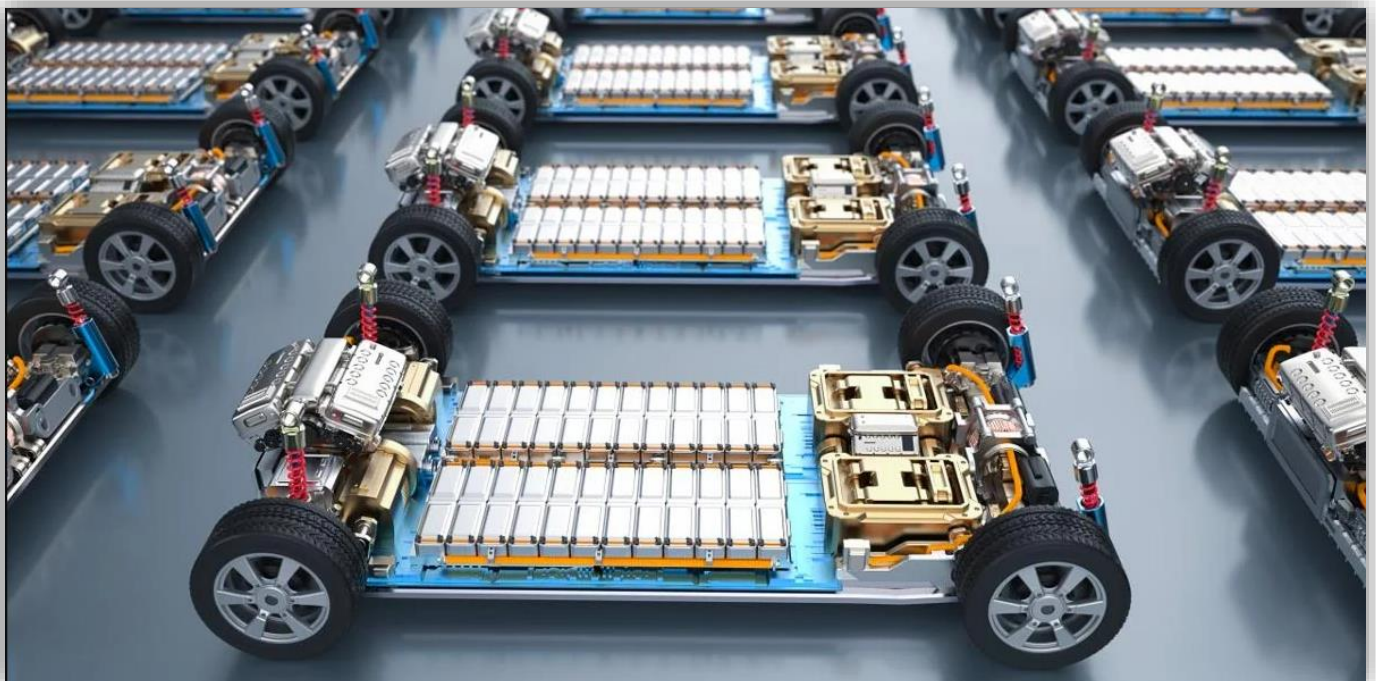
Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.



11. Priset på elbilsbatterier sjunker igen

Posted by Kristofer Rask december 8, 2023

Priserna på batterier till elbilar är till stor del delvis baserade på produktionsvolymerna men också råvarupriserna. Under 2022 steg det genomsnittliga priset med runt sju procent jämfört mot 2021. Men nu vänder trenden återigen nedåt.

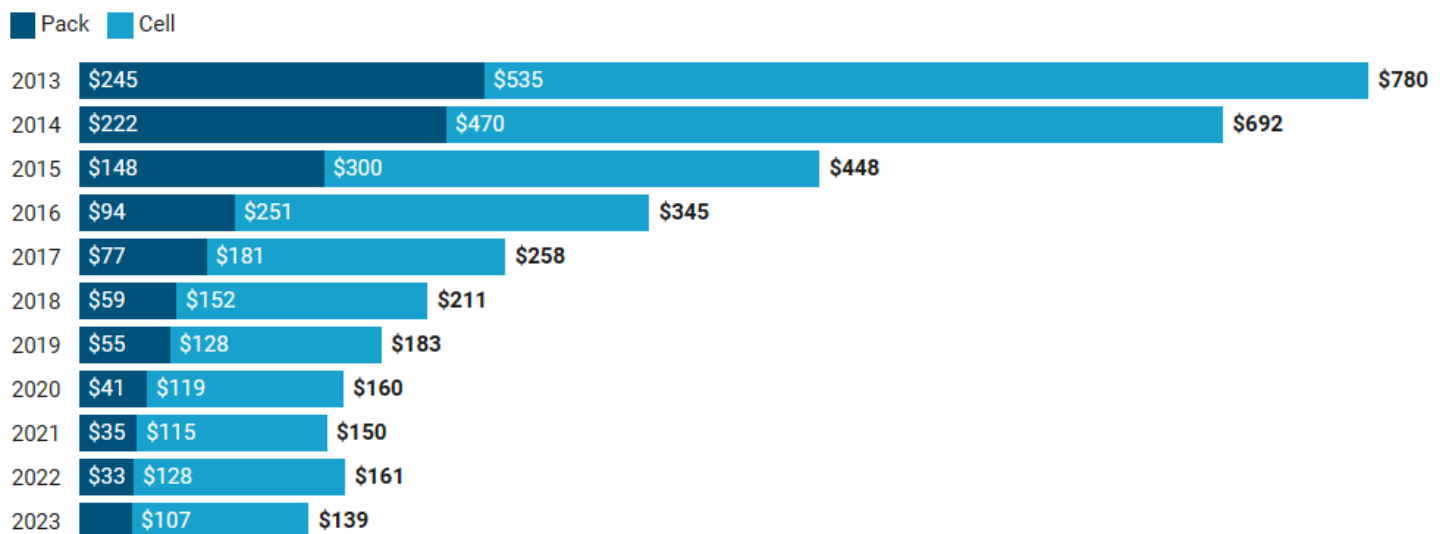


När BloombergNEF analyserat genomsnittskostnaden för ett litiumjonbatteripaket (NMC) ser man att priserna återigen gått ner till nya rekordlåga nivåer. Bedömningen är att ett batteripaket komplett med celler nu kostar 139 dollar per kWh. Det är en rejäl minskning mot för 10 år sedan när snittpriset låg på 780 dollar per kWh.

Av totalkostnaden för ett komplett batteripaket 2023 på 139 dollar är cellkostnaden 107 dollar per kWh. Med motsvarande förhållande för tio år sedan var cellkostnaden 535 dollar av totalen på 780 dollar.

De billigare så kallade LFP-batterier som är baserade på järnfosfat nådde i år för första gången under 100 dollar per kWh. I genomsnitt är LFP-tekniken 32 procent billigare än litiumjonbatteriet.

Prisutveckling litiumjonbatteripack, 2013-2023



Priserna är omvandlade för att ta hänsyn till inflation och motsvarar dollarns värde 2023.

Chart: Allt om Elbil • Source: BloombergNEF • Created with [Datawrapper](#)

Kommer fortsätta sjunka

Analysen visar också att leverantörsleden förväntar sig att priserna på viktiga batterimaterialer som litium, nickel och kobolt kommer att sjunka ytterligare under 2024. För ett litiumjonbatteripaket väntas priset nästa år sjunka till 133 dollar per kWh.

Teknologisk innovation och tillverkningsförbättringar kommer enligt analysen driva på ytterligare minskningar av kostnaderna under de kommande åren. Prognosen lyder 113 dollar per kWh till 2025, och ner till 80 dollar per kWh till 2030.



Kristofer Rask

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

12. Skandal att lämna 100 000-tals svenska bilägare i sticket

Av Maths Nilsson 8 december 2023, 07:37

KRÖNIKA – ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTENS EGNA.

Att 100 000-tals svenska bilar tappar kontakten med nätet och förlorar viktiga nödsamtalsfunktioner och appar är faktiskt en skandal.



Biltillverkarna har vetat länge att 3G-nätet skulle släckas ner, men fortsatt sätta billiga föråldrade modem i bilarna. I USA går det uppenbarligen bra att byta till 4G-modem. Men här i Europa är konsumentlagarna tandlösa, då struntar tillverkarna i att byta. Många biltillverkare har anledning att skämmas.

Ta inte för givet att infotainmentsystem, säkerhetsfunktioner eller elektronik i din nya bil kommer att fungera om några år. Biltillverkarna bryr sig om att uppdatera systemen när de inte längre tjänar pengar på dem. Och kan de tjäna några hundralappar på att sätta in gammal teknik i bilen så gör de det.

Det är något som 100 000-tals svenska bilägare nu bittert får erfara. Just nu pågår en nedsläckning av 2G- och 3G-näten i Sverige som kommer vara slutförd 2025. **Det innebär att 100 000-tals svenska bilar som bara har 2G- eller 3G-modem tappar kontakten med nätet.**

Många viktiga säkerhetsfunktioner och finesser slås ut från bilarna. SOS-nödsamtalsfunktionen som blev ett lagkrav 2018 och larmar om du är medvetslös efter en olycka slutar helt att fungera. Funktioner som värme från bilappen blir ett minne blott. Och det handlar om nästan nya bilar från premiumtillverkare. **Hittills har bara en handfull bilmärken svarat på min begäran om att få veta vilka modeller som är drabbade, kanske skäms bilbranschen? För det handlar i vissa fall om bilar som är tillverkade så sent som 2020 och 2021.**



Audi, Mercedes, Toyota, Volkswagen och Volvo hör till de drabbade märkena. Hittills har bara en handfull bilmärken svarat på våra frågor, trots att de haft tre veckor på sig.

Jag har obekräftade uppgifter om att bilar från 2022 endast har 3G-modem. Jo, du läste rätt. Samtidigt som din smartphone klarar av 5G-nätet satte biltillverkarna in 3G-modem. 4G infördes redan 2009, men bilindustrin har fortsatt att använda gamla 3G-modem som inte är kompatibla med moderna standarder. De sparade några 100-lappar per bil, något som nu drabbar ägarna hårt.

Det allra märkligaste är att bilarna inte går att uppdatera här i Europa, medan det i de flesta fall går utmärkt i USA. I USA har de flesta 3G-nät redan släckts ner, och där erbjuder de flesta biltillverkare bilägarna att byta ut sina 3G-modem mot 4G, dessutom oftast med stora rabatter.

Här i Europa säger dock tillverkarna att det är tekniskt omöjligt eller att kostnaderna blir för höga. Man behöver inte ens vara konspiratoriskt lagd för att tro att skillnaden i förhållningsätt beror på att de riskerar stora stämningar i USA på grund av hårdare konsumentlagar.

Nej, biltillverkare, det här duger inte. Ni måste faktiskt ta ansvar för det här även i Europa. Se till att få fram uppgraderingar till en rimlig kostnad så att nästan nya bilar kan fortsätta att ha sin livsviktiga nödsamtalsfunktion och använda sina appar. För ni blundade och körde på när ni satte in gamla 3G-modem i bilarna in i det sista.

Det är inte rimligt att bilägare som köpt en ny bil för några år sedan ska hamna i kläm, eller att den som köpt en nästan ny begagnad bil ska bli blåst på funktionerna. För hur ska vi annars kunna lita på att alla fantastiska finesser i nya bilar fungerar om tre år?

LÄS MER:

- [Nästan nya lyxbilar från Audi släcks ner från nätet](#)
- [VW-bilar fram till 2020-21 släcks ner från nätet](#)
- [Lista: Bilar som snart tappar värme och SOS i 3G-kaoset](#)
- [Nu släcks 3G-nätet – finesser i 100 000-tals bilar slås ut](#)
- [Lumpet av Volvo att blåsa bästa kunderna på pengar](#)
- [Idioti att göra bilar som släcker bakljusen](#)

13. Oslagbar efter 7 år – Volvo Iron Knight med 2 400 hk

Av Maths Nilsson

9 december 2023, 06:25

13-liters cylindervolym, 2 400 hk och 6 000 Nm. Volvos rekordlastbil "The Iron Knight" är fortfarande oslagbar med en toppfart på 276 km/h. Här är historien om världens snabbaste lastbil som ingen kunnat slå under sju år.



FILM: <https://youtu.be/EIQsQ4FKUqs>

Volvos lastbil "The Iron Knight" slog flera hastighetsrekord under 2016 – och på sju år har ingen kunnat slå hastighetsrekorden. Vid ratten satt svensken Boije Ovebrink när de nya rekorden sattes i Skellefteå. Lastbilen har en trimmad D13-motor på 2 400 hästkrafter och otroliga 6 000 newtonmeter.

Iron Knight lyckades sätta dubbla hastighetsrekord, både snabbast på en kilometer med flygande start med en medelfart på 236,6 km/h och även på 500 meter är lastbilen snabbast. Den avverkade sträckan på 13,7 sekunder med en medelhastighet på 131,291 km/h. Lastbilen uppmättes dessutom till en toppfart på 276 km/h, snabbare än de flesta bilar. Den klarar 0-100 km/h avklarar på 4,6 sekunder.

– Volvo Lastvagnars "The Iron Knight" går att sammanfatta med ett enda ord: perfektion. Den är vacker att titta på och ett kraftpaket utan dess like att köra. Det blir den tredje rekordlastbilen som jag kör, och jag kan inte tänka mig en bättre uppföljare till "Wild Viking" och "Mean Green", sade Boije Ovebrink efter rekordet.



Vad ligger då bakom superlastbilen, vars rekord har stått sig i mer än fyra år? Jo, en seriellverkad I-Shift Dual Clutch-växellådan och en trimmad 13-liters sexcylindrig turbodiesel på 2 400 hästkrafter och 6 000 Nm vridmoment. För viktfordelningens skull är motorn mittmonterad och avsevärt modifierad jämfört med en standard D13-diesel. Den har vattenkyld intercooler och fyra turboaggregat.

Hytten är tillverkad av glasfiber och utformad för att minska luftmotståndet till ett absolut minimum. Sidokjolarna ger trucken bättre väghållning och kylning med sina stora luftkanaler som förser motorn med kylluft.

Lastbilen har till och med gjort sin entré i tv-spelet Forza Horizon 4, där du kan testa dess toppfart. Det tycks dock som att det inte stoppar vid 276 km/h där... Bilen ska i dag finnas i Göteborg och visas upp på Volvomuseet vid speciella tillfällen.



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:

- [Kultförklarade KITT och Knight Rider gör comeback](#)
- [Snabbast i världen – med en Volvo rödblocksmotor som gått...](#)
- [Ny film gör succé: Är Volvos rödblocksmotor bäst i världen?](#)
- [Knocka grannen med ny bil – köp Mike Tysons Ferrari](#)
- [Monster-Volvon med 1400 hk – snabbast i Norden?](#)
- [Volvos tunga succé fyller 30 – 1,4 miljoner sålda...](#)

Teknikens Värld

14. Rimac Nevera nu redo ta sig an vägarna

PUBLICERAD: 13 JUL 2022, KL 14:44

Ett drygt år efter presentationen har första exemplaret av super-elbilen Rimac Nevera nu lämnat produktionsbandet.



FILM: <https://youtu.be/rX060yNCQPg>

Mate Rimac, 34 år gammal från Kroatien, har gjort en resa som hela bilvärlden imponeras av.

2009 startade han sitt företag Rimac Automobili – och nu rullar den första produktionsklara **Rimac Nevera** ut ur fabriken.

Den helt eldrivna supersportbilen ska byggas för hand i upp till 50 exemplar per år. Hittills har 18 prototyper byggts och genomgått hela 45 krocktester.

Men vi tar det från början. Under sin gymnasietid vann **Mate Rimac** ett flertal priser för innovationer och elektronik, när han var 19 år elkonverterade han en **BMW E30** och slog flera världsrekord med den. Sen byggde han sin första supersportbil, **Concept One**, 2011.

Han är inte bara duktig, han är envis också, under byggnationen av Concept One finansierades han av en icke namngiven kunglig familj från Mellanöstern, som under projektets gång krävde att han skulle flytta sin verksamhet till just Mellanöstern. Men eftersom Mate Rimac hade lovat att inte flytta företaget från Kroatien så blev det inget av med det, och han förlorade sin ende finansiär. Det löste han dock genom att utveckla elektriska drivlinor och elektronik åt andra biltillverkare – som även de blev imponerade av den unge kroaten. Med finansiärer som **Porsche**, **Hyundai** och **Kia** kunde Rimac Automobili ta sig en bit från ruinens brant, och i november 2021 blev han utsedd till vd för **Bugatti Rimac**, i ett partnerskap mellan Rimac Group, Bugatti och Porsche AG.



Men åter till Rimac Nevera, bilen som nu ska se den allmänna vägens ljus: Den började som **C Two**, en uppföljare till Concept One vars premiär var planerad till 2021. Så blev det inte. Däremot var det första framträdandet nyligen på Goodwood Festival of Speed i England där bilen med plakett "000" kunde ses i full fart uppför den berömda backen. Bilen gör 0-100 km/h på 1,8 sekunder och 0-160 km/h på 4,3...

Rimac Nevera är i princip helt och hållet utvecklad inhouse hos Rimac, inklusive samtliga elektroniska och effektstyrningssystem. Även infotainmentsystemet är egenutvecklat. Under de senaste fyra åren har nio prototypbilar förstörts i krocktester, samtidigt som företaget har växt och nu omfattar mer än 1 500 anställda vid huvudkontoret som fortfarande ligger i Kroatien.

Om du undrar så har bilen 1914 hästkrafter. Det är ganska många.



Marcus Engström



Provkörning av Caresto P1800 GTe



15. Chrysler PT Cruiser: En lönsam retroflirt

Uppdaterad 04 dec. 2023 Publicerad 04 dec. 2023

Den kom som ett yrväder i bildjungeln, väckte många begär men inte lika många köplusta. I dag är Chrysler PT Cruiser en framtida klassiker.



Det var en mycket udda skapelse som Chrysler Corporation släppte 2001 under namnet PT Cruiser. Och vi var många som ville ha, men inte lika många som ville köpa.

Det var **Stefan** och jag som tryckte våra näsor mot skärmen.

De första bilderna på Chryslers nya retrobil hade just släppts på internet och vi var fast.

Vi var helt ense. En sån skulle vi ha. Bilen var asball och signalerade allt som vi gillade – lagom klassisk, frän, annorlunda.

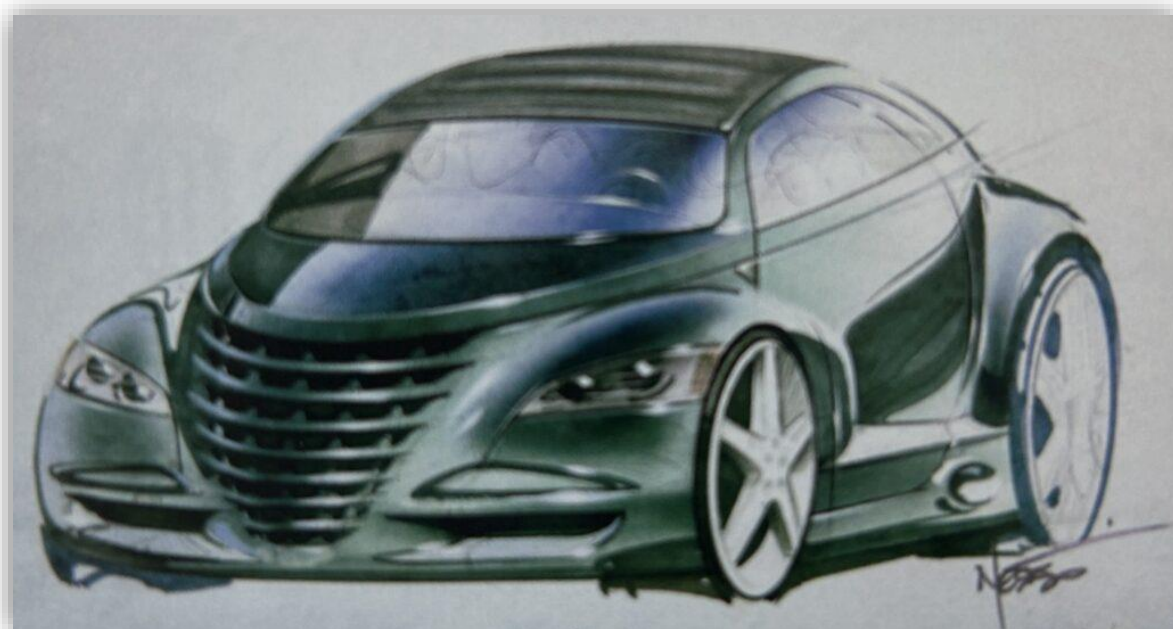
Den stack dessutom ut överallt i den annars så gråa bilparken.

Vi kom dock inte längre än dit.

Och det var nog så de flesta resonerade kring bilen. De gillade att titta på den, men det var få som ville äga den.



De första skisserna som testades i full skala var en helt annan bil än vad det sedan blev.



En tidig skiss, gjord av projektets huvudansvarige, Bryan Nessbitt, på det som sedan skulle bli den PT Cruiser som vi fick se på marknaden.

Flirt med Europa

PT Cruiserns tillblivelse var egentligen inte med nostalgi i fokus.

Efter att företaget släppt den lilla Chrysler Neon ville de använda samma bottenplatta till en MPV – alltså en Multi Purpose Vehicle – något som var riktigt i ropet i mitten på 1990-talet.

Chryslers designavdelning drog upp linjerna till en riktigt fräck, lätt off-road-stukad bil som de trodde skulle kunna slå på den svårflirtade europeiska marknaden.

Arbetet med den nya bilen för Europa hade kommit ganska långt när nyheten kom att Chrysler och Daimler-Benz hade gått samman.

Trots interna proteser fick projektet drivas vidare i Chryslers korridorer.



2004 släpptes en cabversion på konceptet. Tuff kanske, men ingen storsäljare.



Efter ett lättare facelift 2006 var det så här den såg ut när produktionen lades ned 2011.

Släppt 1999

År 1999 var det dags för release. Den bil som då släpptes ut på marknaden hade inte många drag kvar från de ursprungliga linjerna.

De tuffa linjerna som först ritats upp hade ersatts av ett klart retrostyk med rena 1930-tals-flirtar.

Tanken var att bilen skulle släppas under varumärket Plymouth, men när det märket lite hastigt och lustigt lades ned 2001, fick det istället bli Chrysler på bakluckan på den nya bilen.

Ormboet Chrysler PT Cruiser kastade sig in i var den så kallade Golf-klassen. En prestigestinn storleksklass där striden stod hårt om kunderna.

Så småningom hade Chrysler samlat ihop fyra olika motoralternativ.

Hyfsad försäljning

Försäljningen gick okej i Europa. Ingen kioskvältare med 1 350 000 bilar hann det ändå bli innan tillverkningen lades ned 2010.

När siffrorna för bilen slutligen sammanställts, kunde ledningen förvånat konstatera att Chrysler PT Cruiser hade blivit den mest lönsamma bilmodell Chrysler Corporation någonsin byggt.

Bortglömd idag

I dag är inte PT Cruisern längre någon bil vi ser i gatumiljön.

Kvalitén på bygget var sisådär och många bilar har redan skrotats.

Hittar du ett fint exemplar som inte gått för många mil, kan det således vara en god idé att ställa undan den till framtiden.

Då har du snart ett ess i rockärmen.



Den lätta 1930-talsdesignen har skapat förutsättningar för många personliga utvecklingar av PT Cruisern, som denna Woody-flirt.

Läs mer: [Om PT Cruisern här](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



Chrysler PT Street Cruiser Pacific Coast Highway Edition UK-spec 2007.



16. Packard 640 Roadster 1929

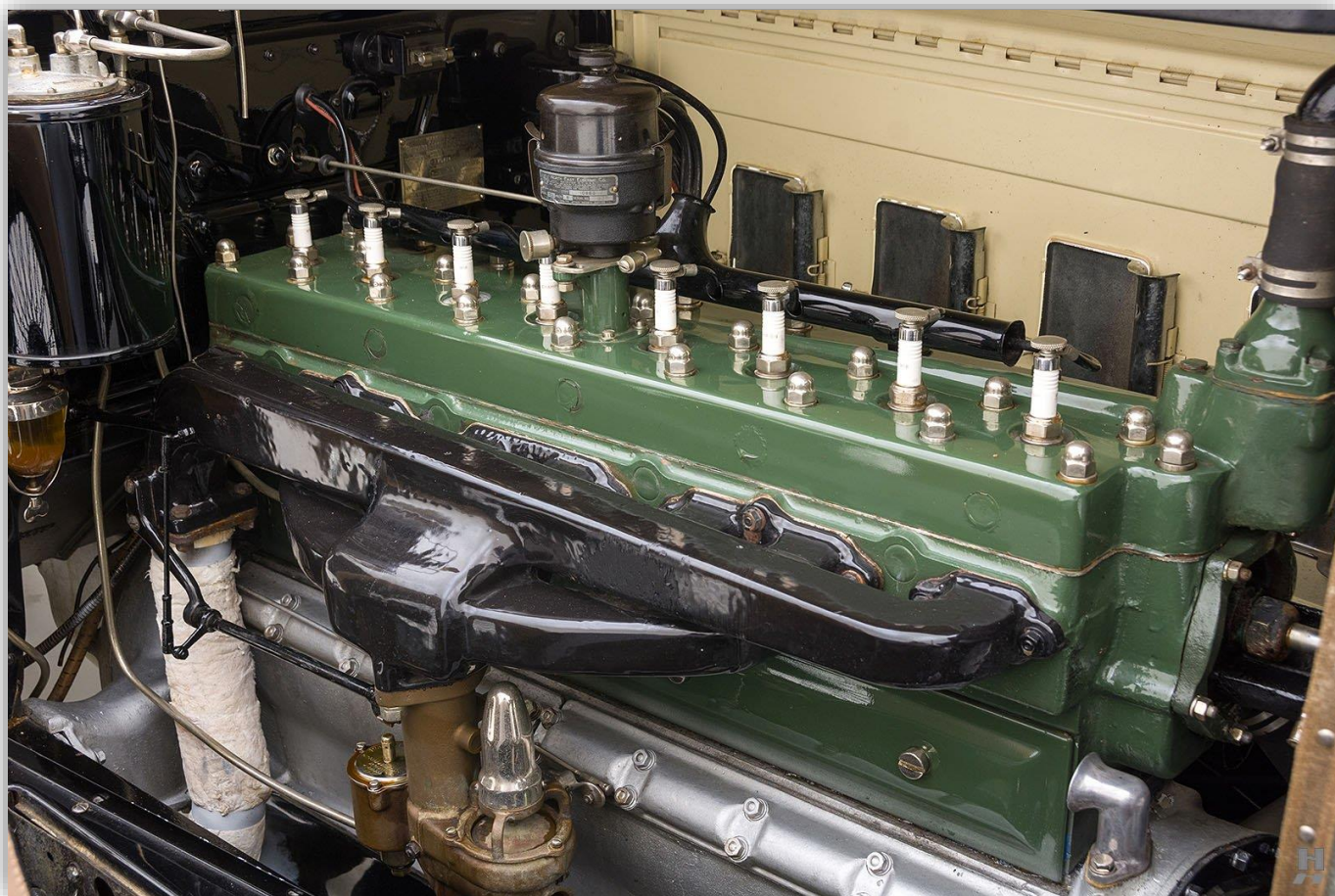


FILM: <https://youtu.be/QiEogksnEHE>

Den sjätte serien exemplifierar Packards oklanderliga rykte, med smidiga, raffinerade 8-cylindriga motorer över hela sortimentet och utsökt karosseri som omedelbart identifierade Packard-ägare som besitter det bästa som finns när det gäller prestanda, lyx och stil.

Det var i augusti 1928 som Packard introducerade 640 Custom-serien, och det glada tjugotalet var i full gång. Börskraschen 1929 var över ett år bort, utan så mycket som en antydning om dess möjlighet. I början av 1929 introducerade Packard till och med sin första sportbil, den berömda 626 Speedster, för tjugotalets herrar som inte kunde vänta med att spendera sina förväntade vinster från den stigande aktiemarknaden.





Den kanske mest flamboyanta av alla 1929 års Packards var 640 Custom Eight Roadster, en snabb tvåsitsig bil med ett mullrande säte, placerad på det långa chassit med 140 1/2" hjulbas som vanligtvis var reserven för stora, rymliga 5- och 7-sitsiga slutna karosser. Det var en iögonfallande konsumtion av tjugotalskaraktär med Packards vanliga balans mellan känsla och förfining som gör den omtyckt av dagens samlare som en av de mest eftertraktade modellerna från den tiden.

Denna Packard 640 Custom Roadster från 1929 är ett utmärkt exempel på denna eftertraktade modell. Den är väl restaurerad och underhållen och även överdådigt utrustad med många tidsenliga tillbehör. Den stiliga karossen består av en krämfärgad kaross som accentueras av Brewster Green-stänkskärmar, trådhjul och ramförkläden. Det gröna temat går igen i den fantastiska läderklädseln som skyddas av en beige canvastopp. På framskärmarerna finns ett par sidomonterade reservdelar med beige tygöverdrag, och baktill finns en hopfällbar bagagehylla med träribbor. Den öppningsbara vindrutan har både vindrutor och en strålkastare på förarsidan. Ett par Trippe Speedlights lyser upp vägen framför den stenvaktsutrustade kylaren, toppad med en maskot från Speed (kärleksfullt känd som "donut chaser").

Denna underbara Packard restaurerades för en tid sedan, vilket framgår av 1994 års AACA National First Prize-märke, men den har varit väl underhållen och omhändertagen sedan dess och presenterar sig mycket bra med ljudfärg, interiör, glas och topp. Den stora motorn på 385 kubiktum ger gott om prestanda och skickar sina 105 hästkrafter genom en treväxlad växellåda.

Som önskvärt i de 21^{Sankt} Packard 640 Roadster är 92 år sedan när den byggdes, och bjuder in förare och passagerare att ge sig ut på vägarna på jakt efter äventyr som började för nästan ett sekel sedan.



Roger Warolin