



*Kissel 8-126 White Eagle Speedster 1929*

- 1. Nu svänger köparen av Nevs elbilsprojekt igen**
- 2. Så går EV Electra in på börsen**
- 3. Dacia Spring är Europas billigaste elbil**
- 4. Ford Kuga facelift officiell**
- 5. Provkörning av McLaren 750S Coupé och 750S Spider**
- 6. Mazda och Toyota vill rädda förbränningsmotorn**
- 7. Stellantis satsar på natriumjonbatteriteknik som ska ge billigare elbilar**
- 8. Rolls-Royce slår säljrekord men vad händer med magin**
- 9. Polestars försäljning rasar och cheferna sparkas**
- 10. Bankens nya värdering av Polestar är noll kronor**
- 11. Renaults försäljning ökade men ändå backar aktien**
- 12. Tesla dumpar priset på Tesla Model Y med 55 000 kronor**
- 13. Teslas nya priskrig kan knäcka andra bilmärken**
- 14. Facket får upp lönerna hos Tesla**
- 15. AC 428 Frua Cabriolet**
- 16. Kissel White Eagle**

## 1. Ny djärv plan: Bygga en till bilfabrik i Trollhättan

Av Maths Nilsson 16 januari 2024 kl 0734

**Nu svänger köparen av Nevs elbilsprojekt igen och öppnar för tillverkning i Trollhättan. Nu vill företaget bygga en bilfabrik med tre olika produktionslinor.– Det är en ny fabrik, den gamla är ute ur ekvationen, säger Jihad Mohammad vd för EV Electra.**



I början av december köpte den lilla libanesiska starten EV Electra upp Nevs elbilsprojekt Emily GT och Pons. Från början var den optimistiska planen att börja tillverka bilar i igen i Trollhättan redan i juli i år. Sedan dess har turerna varit flera. [I en intervju mellan jul och nyår](#) deklarerade grundaren Jihad Mohammad att de istället för gamla Saabfabriken i Trollhättan planerade för kontraktproduktion ute i Europa. Det visade sig att Saabs gamla fabrik inte har mycket tillverkningsutrustning kvar efter konkursen för 12 år sedan.

– Vi kan inte producera i Trollhättan 2024. Så vi har börjat jobba med kontraktstillverkning, bland annat i Nederländerna. De välkomnar idéerna, sa de. Det finns 100-tals kontraktfabriker med färdiga tillverkningslinor, vi pratar med många. Det gör produktionen resonabel och något som går att klara. Jag skulle älska att komma tillbaka till Trollhättan, men vi måste bygga allt rätt, det måste få ta tid, säger Jihad Mohammad.

Emily GT finns i flera karossvarianter, och nu är den djärva planen att bygga en helt ny bilfabrik i Trollhättan med tre produktionslinjer.

Nu svänger planerna igen. I en artikel på [Saabplanet](#) öppnar EV Electra återigen för att producera i Trollhättan. Men nu handlar det istället om en storslagen satsning på en nybyggd fabrik med tre produktionslinor. Enligt sajten tar EV Electra nu in offerter från olika aktörer för att bygga en ny gigantisk fabrik med tre produktionslinjer. Grundaren Jihad Mohammad bekräftar för Carup att de tittar på att bygga en ny fabrik.

– Vi har aldrig slutat att titta på Trollhättan. Ni bestämde er för att översätta att vi tittade på andra till att vi lämnar Trollhättan. Jag vet inte varför vi inte kan titta på båda, säger Jihad Mohammad.



## 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:

[Saab-fabriken går miste om tillverkning av elbilen](#)

[NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)

[Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)

[Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"](#)

[Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts: "Negativa"](#)

[Nevs-köparen: "Bästa elbilen jag någonsin kört"](#)

## 2. Så går EV Electra in på börsen – aktie rusade 98%

Av Maths Nilsson

23 januari 2024 kl 09:33

Nu är det klart att EV Electra som köpt svenska elbilen Emily GT kommer att gå in på börsen i USA. Genom ett omvänt förvärv förvandlas OTC-noterade bolaget DrazCanna Inc. till EV Electra. Aktien rusade i går med 98 procent på börsen, dock under låg omsättning. – Bolaget ökar sina auktoriserade aktier från 500 miljoner till 1,2 miljarder, uppger EV Electra.



Sedan libanesiska elbilsföretaget EV Electra köpte upp svenska elbilsprojektet Emily GT och Pons av Nevs 1 december har det hänt en hel del. **I förra veckan öppnade bolaget upp förbokningar av Emily GT i fyra olika karossvarianter.** Tillverkningen av bilen är dock inte klar ännu. Från början var planen att använda Saabs gamla fabrik, men EV Electra vill äga fabriken och inte bli hyresgäster. Nu jobbar de för att bygga en ny fabrik och köpa mark av Trollhättans kommun.

Nu kommer nyheten om att EV Electra kommer att bli börsnoterade i USA. Från början var planen att göra en SPAC-affär med tidigare Cannabis-bolaget DrazCanna Inc. Nu står det klart att bolaget istället köper skalet av DrazCanna Inc och blir noterade på Nasdaq OTC-börs i New York. Bolaget ska, **enligt ett pressmeddelande**, öka antalet aktier från 500 miljoner till 1,2 miljarder och byta namn till EV Electra.

DrazCanna Inc satsade tidigare på cannabisodling, men genom ett omvandlat förvärv förvandlas bolaget till EV Electra. När nyheten blev känd steg DrazCannas aktie med 98 procent. Pressbild: DrazCanna



*DrazCanna Inc satsade tidigare på cannabisodling, men genom ett omvandlat förvärv förvandlas bolaget till EV Electra. När nyheten blev känd steg DrazCannas aktie med 98 procent. Pressbild: DrazCanna*

– Grunden för SPAC var vettig eftersom den gav en process för privatägda EV Electra att slutföra en omvänd fusion med en offentlig enhet. Men vi kan uppnå målen för en SPAC genom att förvärva ett OTC-noterat skal när vi slutför den omvända fusionen med DrazCanna, Inc. utan avgiften att skapa en SPAC, säger Jihad Mohammad, grundare till EV Electra.

När nyheten blev känd under måndagen steg DrazCannas aktier med 98 procent till 0,46 dollar. Omsättningen var dock mycket liten och det kan vara riskfyllt att dra för stora växlar på uppgången. Det betyder således att den som vill köpa in sig i elbilsbolaget EV Electra nu kan köpa aktier i DrazCanna.

– Det är korrekt, bekräftar Jihad Mohammad.

#### LÄS MER:

- [Tillverkas i Saabs fabrik – de köper Emily GT](#)
- [NEVS-köparen tog fram elbil som gör 400 km/h](#)
- [Di: Nevs-köpare kopplas till häktad svensk affärsman](#)
- [Ny djärv plan: Bygga en till bilfabrik i Trollhättan](#)
- [Nevs-köparen: "Bästa elbilen jag någonsin kört"](#)
- [Köparen av elbilen Emily GT ifrågasätts: "Negativa"](#)



**Maths Nilsson**



### 3. Dacia Spring Europas billigaste elbil

Uppdaterad 16 jan. 2024 Publicerad 16 jan. 2024

Europas billigaste elbil 2024 är åter igen Dacia Spring. Tyvärr går den ännu inte att köpa på den svenska marknaden.



*För i runda slängar 140 000 kronor kan du klösa loss en sprillans ny Dacia Spring. Men tyvärr inte i Sverige ännu.*

För tredje året i rad placerar sig Dacia Spring som den billigaste elbilen på den Europeiska marknaden. Det har också varit företagets mål med bilen, sedan den lanserades på hösten 2021.

Lanseringspriset landade då någonstans runt 170 000 kronor, och bilen har sedan dess legat och balanserat runt det psykologiska 200 000-kronorsstrecket.

Är du spekulant på en Spring, ska du först kolla upp bilen ordentligt. För med det billiga priset följer självklart vissa avsteg från det som vi i dag kan kalla standard.

#### **Krocka inte**

Främst är det ur en säkerhetsaspekt som Spring biter i gräset.

När den ställdes mot sina konkurrenter i klassen i ett Euro NCAP-test, samlade den ihop en ynka stjärna av fem möjliga. Kan bara sammanfattas som bottenbetyg.

Som en effekt av den slopade elbilsbonusen i Tyskland och de politiska beslut som följde därefter, kan du i dag klösa lös en Dacia Spring för närmare 140 000 kronor i Tyskland.



*Den ser ut som en vanlig bil, fungerar som en vanlig bil, men är lite sämre, långsammare och osäkrare än en vanlig bil.*

### **Acceleration som en cykel**

Vad du får då är, förutom billigaste elbilen, en Dacia Spring Essential Electric 45. Med 44 hästkrafter som driver på framhjulen, sticker den iväg upp till 100 km/h på 19,1 sekunder. Med ett batteri spå 26,8 kWh får du en räckvidd på 23 mil. Laddar gör du långsamt med 3,7 kW.

För att ladda snabbare, får du lägga på en hög tusenlappar till en dyrare version av bilen.



*På något sätt känns det lockande att bara betala 140 000 kronor för allt detta. Och kan du stå ut med en slö acceleration och risken vid en olycka, så får du nog en alldeles utmärkt shoppingbil för fyra personer.*



*Med Spring befäster Dacia sin position som Europas billigaste nybilsmärke.  
Vi får väl se om någon kinesisk tillverkare vill ändra på den saken.*

Men vill du ha en smidig liten shoppingbil som bara är snäppet bekvämare och säkrare än 16-åringens elmoped, är en ny Dacia Spring förmodligen ett bra val.

Men undvik för sjutton att krocka. Vi vill bara ha det sagt.

Sammanfattningsvis är Dacia Spring ytterligare ett exempel på att du får vad du betalar. Köper du Europas billigaste elbil, kan du inte förvänta dig mer av den än just det.



**Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

**Läs mer:**

[Om Europas billigaste elbil här](#)

[Nya Dacia Duster – för bra för att vara sann?](#)

## Teknikens Värld

### 4. . Ford Kuga facelift officiell

Publicerad av Mattias Rabe 17 jan 2024 kl 1255 Uppdaterad 17 jan 2024 kl 1402

Fords storsäljare Kuga har blivit till åren och moderniseras under modellår 2024. Bland nyheterna finns längre elräckvidd för laddhybriden och nytt infotainmentsystem.



*Ford Kuga får nytt utseende och här ses den i Active-utförande med plast monterad runt bland annat skärmkanterna.*

Med 2 354 registrerade exemplar i Sverige under 2023 är **Ford Kuga** landets 32:a populäraste bilmodell. En klar merpart av exemplaren, 1 933 stycken, rullade ut till sina ägare med både bensin- och elmotor. De är laddhybrider, helt enkelt. Landets åttonde vanligaste laddhybrid i fjol och Europas mest sålda både 2021 och 2022 enligt statistik från Jato Dynamics.

Nu är det dags för modellen att uppdateras.

Det är snart fyra år sedan Kuga, som för närvarande är inne på sin tredje generation, **presenterades**. Extra tid i rampljuset fick modellen i laddhybridutförande efter **överhet-tade batterier och bränder**, något som ledde till att Ford under en period stoppade leveranserna. **Problemet avhjälpes så småningom**.

Uppdaterade Kuga bär samma utseende som syskonbilen Escape i Nordamerika. Inte så konstigt att de följer varandra åt då de i grund och botten är samma bil. Escape genomgick sitt ansiktslyft redan i slutet av 2022, så tycker du dig känna igen uppdaterade Kuga vet du varför.

En av de större nyheterna hos Kuga är tillkomsten av "utrustningsnivån" Active. Den innehåller samma typ av plast runt skärmkanter och längs tröskellådorna som **Ford Focus Active**. Vissa delar av platsen går i ljusgrått (silver) för att ge känslan av hasplåtar. Modellversionen betyder också något förhöjd markfrigång, enligt uppgift fem millimeter bak och tio millimeter fram.



*En av Europas populäraste laddhybrider.*

Laddhybriden finns kvar i sortimentet, så även hybriderna. Ford skriver att båda har fått förbättrad acceleration, lägre utsläpp och en bättre elektrisk "upplevelse". Vad gäller laddhybriden så uppges den ha en elektrisk räckvidd på upp till 6,9 mil vilket är snäppet bättre än dagens 6,5 mil. Eftersom batteriet inte nämns i samband med uppdateringen misstänker vi att det fortfarande är på 14,4 kWh. Det är i så fall andra små optimeringar som har åstadkommit den extra räckvidden på fyra kilometer.

På insidan har mindre justeringar gjorts och framför allt ersättandet av den gamla infotainmentskärmen, som kändes just gammal, gör mycket för ögat – och för användandet, får vi förmoda. Standard är numera en 13,2 tum stor skärm som innehåller senaste generationen av Fords Sync-system (version 4) som har stöd för bland annat 5G-uppkoppling, trådlös sammankoppling med mobiler (Android Auto och Apple CarPlay) samt Amazons virtuella assistent Alexa.

På säkerhetssidan märks ny adaptiv farthållare som kan bromsa även när kurvor och cirkulationsplatser närmar sig. En kamera med 360-gradersvy har integrerats för att underlätta vid körning på trånga ytor, exempelvis vid parkering.

Standard är full-LED-strålkastare med automatiskt helljus. Adaptiva så kallade pixel-LED-strålkastare – som lyser upp enbart där ljus behövs, exempelvis på annat än mötande bilar – finns som tillval.

Uppdaterade Ford Kuga har ännu inte fått ett svenskt pris. Dagens Kuga börjar på 368 900 kronor, då med 150-hästarnas bensinmotorn som driver framhjulen. Den populära laddhybriden börjar i dag på 434 400 kronor. Vill man ha fyrhjulsdrift får man söka sig till den vanliga hybriderna.

När uppdaterade versionen blir tillgänglig i Sverige återstår att se.



**Ford Kuga facelift 2024 Gallerier**

## Teknikens Värld

### 5. Provkörning av McLaren 750S Coupé och 750S Spider

Publicerad 17 jan 2024 kl 19:18

Den är snarlik föregångaren 720S, som hyllades världen över för sin körglädje och prestanda, och frågan är given – är nya McLaren 750S bättre?



*Med avstamp i hyllade 720S – hur bra är efterträdaren?*

Jag tänker riva av plåstret med ett ryck. Nya McLaren 750S är en rent magisk produkt, bättre än föregångaren. Detaljerna? V8-motor på fyra liter vars dubbla turboaggregat arbetar med högre laddtryck, nya bränslepumpar, lättare kolvar från 765LT och 750 i stället för tidigare 720 hästar. Bantad med 30 kg jämfört med **720S**. Modifierat stötdämpningssystem, både vad gäller hårdvara i form av ventiler och vad gäller mjukvara i nya styrsystemet Proactive Chassis Control III. Bredare spårvidd fram (+6 millimeter), 2 kg lättare stötdämpar- och fjädringskomponenter, tre procent mjukare fjädrar fram och fyra procent hårdare fjädrar bak (jämfört med 720S). Lite snabbare styrtväxling samt 15 procent kortare slutväxel för ännu snabbare acceleration i den bakhjulsdrivna bilen – listan kan göras enormt lång. Nya stötfångare fram och bak. Förvisso är 750S snarlik 720S, men under skalet är 30 procent av delarna nya eller kraftigt omarbetade. Resultatet blir den bästa körupplevelse jag någonsin haft i en gatbil på bana.

#### DET HÄR ÄR NYTT

##### Lättare

750S ska vara den lättaste och starkaste serieproducerade bil McLaren presterat.

##### Starkare

V8-motorn M840T har fått lättare kolvar, nya bränslepumpar och turbos med ökat laddtryck.



*Smidig taklösning ger en användbar Spider. Modellen väger 49 kg mer än Coupé.*

### **Chassiförändringar**

Snabbare styruväxling, bredare spårvidd fram, lättare fälgar och fininställd fjädring/ stötdämpning samt vidareutvecklad Proactive Chassis Control PCC III.

Trots det ska vi börja med körning på landsvägar runt Sintrabergen här i västra Portugal. Superbilar kan köpas av en rad olika anledningar. Som investering, som smycke eller förhoppningsvis som njutning för alla sinnen. I mina ögon är det först när de används som de verkligen kan älskas. Ju mer de används, desto större växer sig känslan. Idag, längs bergvägar i moderat tempo, är bilen en njutning. Styrningen är perfekt avvägd med sin tyngd, sin respons och sin förmåga att kommunicera trots att bilen inte alls körs hårt. Chassit med justerbara och adaptiva samt hydrauliskt sammankopplade stötdämpare arbetar klockrent. McLaren har investerat mycket tid, kraft och resurser i det här chassit.

Och det känns helt naturligt. Att åka på skrovliga och slitna bergsvägar, kullersten eller för den delen silkeslen motorväg. McLaren 750S svarar med klippstabil och flexibelt arbetsmönster i alla lägen. Som att bilen trycks mot marken, men samtidigt kan gå fjäderlätt där det behövs – alltid med perfekt tyngd i styrningen bevarad och responsen konstant närvarande. Med extremt låg profil på däck och därtill lika låg däck sida är det svårt att trola bort ojämnheter, men McLaren lyckas snuskigt bra. Här har du en stor skillnad gentemot svåraste konkurrenten Ferrari 296 GTB, den italienska bilen går inte lika bra på sämre väg. Viktigt i min värld. Även i din?

Ljudnivån på motorväg är förvånansvärt låg med de standardmonterade Pirelli P Zero-däcken. Pirelli är McLarens enda däckleverantör och alla däcken är märkta MC1. Förvisso blir ljudnivån högre med tillvalen Pirelli P Zero Corsa eller med det renodlade R-däcket P Zero Trofeo R, men basnivån är låg.

Standardstolen är en skalstol i kolfiber som bara går att justera framåt/bakåt. Hård och okomfortabel? Aldrig. Jag sitter perfekt, kanske för att jag i grund och botten trivs med att sitta så här. Med perfekt ryggstöds vinkel, härligt omfamnad av kolfiber och perfekt stoppning – redo för aktiv eller avslappnad körning. Körställningen blir just perfekt och det nya digitala instrumentklustret (som väger 1,8 kg mindre än tidigare) justeras tillsammans med ratten elektriskt. Det finns även en eljusterbar komfortstol, men den räcker inte till i mina ögon. För dåligt lårstöd helt enkelt.



*Insteget är enklare än vad det ser ut att vara. Racingstolen syns här liksom härliga ratten.*

Efter ett kortare stopp byter jag till 750S Spider. Skillnaden ligger i det fällbara taket och att vikten ökar med 49 kg. Inställning för fjädring och stötdämpning har justerats en aning för den ökade vikten och målbilden har varit tydlig, Spider ska uppträda exakt som Coupé på vägen. Vilket den gör. Med fördelen att taket kan fällas upp och ner på elva sekunder i hastigheter upp till 50 km/h. En annan fördel med alla 750S är lyftsystemet för framvagnen som nu bara behöver fyra sekunder på sig att höja eller sänka bilen inför exempelvis ett farthinder. Återigen en praktisk detalj med stor inverkan då det gör vardagslivet lättare, inte minst jämfört med föregångaren där samma manöver tog tio sekunder. Vid lanseringen är detta extrautrustning för 2 200 brittiska pund (knappt 30 000 i kronor i dagens kurs), det borde vara standard i Sverige.

Tillbaka på racerbanan Estoril. Med hjälm och HANS-skydd på tar jag plats i den Ludus-blå coupén, skodd med Pirelli P Zero Trofeo R-däck. Racingstolen för gatbruk, den mest extrema av de tre stolarna som erbjuds, är makalöst skön. Med sexpunktsbältet åtdraget blir jag ett med bilen. Det här skulle vara mitt val av stol. Ändamålsenligt och långt mycket skönare än vad man kan tro.

Under första 20-minuterspasset trevar jag fram. McLaren 750S gör vad den kan för att upplysa mig. Om hur jag styr för mycket, bromsar för tidigt och allmänt ger alldeles för mycket direktiv till bilen i stället för att låta den göra sin grej. Jag går igenom körningen tillsammans med instruktören och till andra passet fungerar det mycket bättre. Till det tredje och sista passet fungerar det som det ska och där ska vi hoppa in i bilen.

Sista kurvan ut på långa raksträckan. En lång högerböj där jag placerar bilen snävt längs apex onormalt länge, innan den får flyta ut samtidigt som raksträckan öppnar upp sig. Fullt på fyran, bilen flyter långt ut över banans generöst tilltagna kantsten och fyran blir femman. Motorn är ett under av både flexibilitet och explosivitet. Dessutom är den snudd på helt vibrationsfri och ljudet bortom 6 500 r/min är underbart. McLaren har byggt ett nytt, lättare (-2,2 kg) avgassystem till 750S för att bland annat förstärka tonerna högst upp i registret och det funkalar. Det sjunger på bra. Körläge Track för både motor/drivlina samt chassi, ESC inställt på Dynamic.



*Ny instrumentering som dessutom följer med vid rattjustering.*



*Sandy Holford, chefsingenjör för McLaren 750S.*

## 2 FRÅGOR

Till Sandy Holford, chefsingenjör för McLaren 750S.

### **Med utgångspunkt i McLaren 720S – specifikt vad ville ni göra bättre?**

– Frågan var hur mycket mer renodlad superbilsprestanda vi kunde ge 750S utan att förlora bilens funktion i vardagen. Återkoppling kring 720S, från både kunder och press, har handlat mycket om hur användbar den modellen har varit. Vi ville utveckla styrkorna ännu mer, utan att tappa något. Göra hela prestandafönstret större.

– Design och utveckling av 720S koncentrerades väldigt mycket kring bilens aerodynamiska förutsättningar. I stället för att börja om med 750S har vi finlipat formen, det är därför den kan anses se snarlik ut. Men under skalet är 30 procent av delarna nya.

## Vad trivs du mest med i den nya modellen?

– Det är svårt att välja. Framförallt tycker jag om känslan av hur förtroendeingivande bilen är på bana. Att den verkligen uppmuntrar dig att utvecklas som förare. Styrkänsla och respons, det hör till kärnan i vårt märkes DNA. Det är nyckeln till hur mycket föraren involveras.

Femman blir sexan och sedan, vid 200-skylden - fullt på broms och ner till trean. Vingen ställer sig upp för att stabilisera samtidigt som de keramiska skivorna och monoblock-oken från McLaren Senna (extrautrustning) bygger bromskraft av sällan skådat slag. Belastningen över framvagnen är extrem och styrningen reagerar klockrent. Med ett litet rattutslag siktar jag in i kurvan, vi når apex och med blicken fäst vid kurvans exitpunkt långt ut över kantsten skjuter vi fart igen. McLaren 750S svarar allra bäst med små rattutslag och en tydligt satt kurs. Det märks att framvagnen har ännu snabbare reaktioner, men utan att göra bilen stressat stirrig. En snudd på omöjlig kombination, men McLaren lyckas.

Största upplevelsen? Kanske när jag tar en öppen högerkurva fullt på femman med innerhjulen högt över banans kantsten – utan att bilen och riktningen påverkas negativt? När jag bromsar djupt in i en av de snävare kurvorna och växlar ner till tvåan för ett ögonblick och får på så sätt hjälp att snabbare rotera bilen i kurvan? Eller bara det faktum att McLaren 750S är så sjukt duktig på att utveckla föraren bakom ratten, samtidigt som komforten är bevarad på väg till och från banan? Det har blivit dags att ta bort frågetecknet i rubriken, för det här är superbilarnas superbil.

## MCLAREN 750S COUPÉ

**Pris:** Från 243 500 pund (Spider från 267 900 pund), säljs nu, första kundleverans under fjärde kvartalet 2023.

**Motor:** Bensin. 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression i.u. Borrning/slag 93,0/73,5, cylindervolym 3 994 cm<sup>3</sup>. Max effekt 750 hk (552 kW) vid 7 500 r/min, max vridmoment 800 Nm vid 440 r/min.

**Kraftöverföring:** Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak dubbla triangellänkar.

**Styrning:** Elektro-hydraulisk servo. Vändcirkel i.u.

**Bromsar:** Ventilerade keramiska skivor fram och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11 tum bak. Däck 245/35 R19 fram, 305/30 R20 bak.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 267, längd 460, bredd 216, höjd 120, spårvidd f/b 168/163. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 459, maxlast i.u., max släpvagnsvikt i.u. Tank 72. Bagagevolym (VDA-liter) Fram 150, bak 210 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 2,8 s, toppfart 332 km/h.

**Bränsleförbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,22 l/mil. CO<sub>2</sub> 276 g/km.

**Garantier:** Nybil 3 år, vagnskada 0 år, rostskydd 5 år, lack 3 år. Möjlighet att förlänga garanti med McLaren Extended Warranty i upp till 15 år.

**Skatt:** 25 642 kronor per år de första tre åren. Därefter 3 990 kronor per år.

## Rivaler

**Ferrari 296 GTB**

Laddhybriden från Ferrari är en extremt kompetent figur som övertygar på bana likt McLaren 750S. Inte fullt lika komfortabel på väg.

**Pris:** cirka 4 200 000 kronor.

**Porsche 992 GT3 RS**

Betydligt svagare och en annan typ av bil, men extremt teknikladdad med hysteriska prestanda. Inte lika komfortabel mellan banpassen. **Pris:** 2 680 000 kronor.



**Linus Pröjtz**

## 6. Mazda och Toyota vill rädda förbränningsmotorn

Publicerad 2024-01-16 12:35

Text Erik Söderholm

Förbränningsmotorns dagar får inte vara räknade ännu, enligt Mazda och Toyota som nu öppnar nya utvecklingsavdelningar. "Vår enda fiende är koldioxid", säger Toyotas styrelseordförande.



De flesta europeiska biltillverkare har satsat stort på batterielbilar de senaste åren för att sänka utsläppen. Men många japanska märken har valt en annan väg.

På bilsalongen i Tokyo har cheferna för både Mazda och Toyota i separata tal sagt att de ska öppna särskilda avdelningar som enbart ska satsa på att utveckla ny teknik till förbränningsmotorer.

Det behöver inte innebära att motorerna körs på bensin – de kan lika gärna gå på vätgas eller något annat, eller användas som räckviddsförlängare i elbilar. Det sistnämnda är något Mazda nyligen lanserat i form av **MX-30 R-EV**.

I framtiden kommer förbränningsmotorerna spela en viktig roll enligt Mazdachefen Masahiro Moro.

– De tekniska utmaningarna vi måste lösa är inte enkla, men vi hoppas kunna ta steg mot ett nytt kapitel, sa han i sitt tal på Tokyosalongen.

Akio Toyoda som numera är styrelseordförande i Toyota sa i sitt tal att det finns 5,5 miljoner kollegor på olika underleverantörer som utvecklar och bygger motorkomponenter.

– Dessa personer stöttar Japan och har kunskaperna som krävs för att göra morgondagens Japan starkt.



*Mazda har återlanserat wankelmotorn i elbilen MX-30.*

Akio Toyoda vill förfina motortekniken. Han säger att han själv "älskar motorer, dess ljud och lukt". Till kritiker som tycker det låter som gammal teknik säger han att det i själva verket är precis tvärt om.

– Att göra så här är nödvändigt för att kunna förflytta oss mot framtiden. Vår enda fiende är koldioxid.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Här är Toyotas nya motor – som går på vätgas**

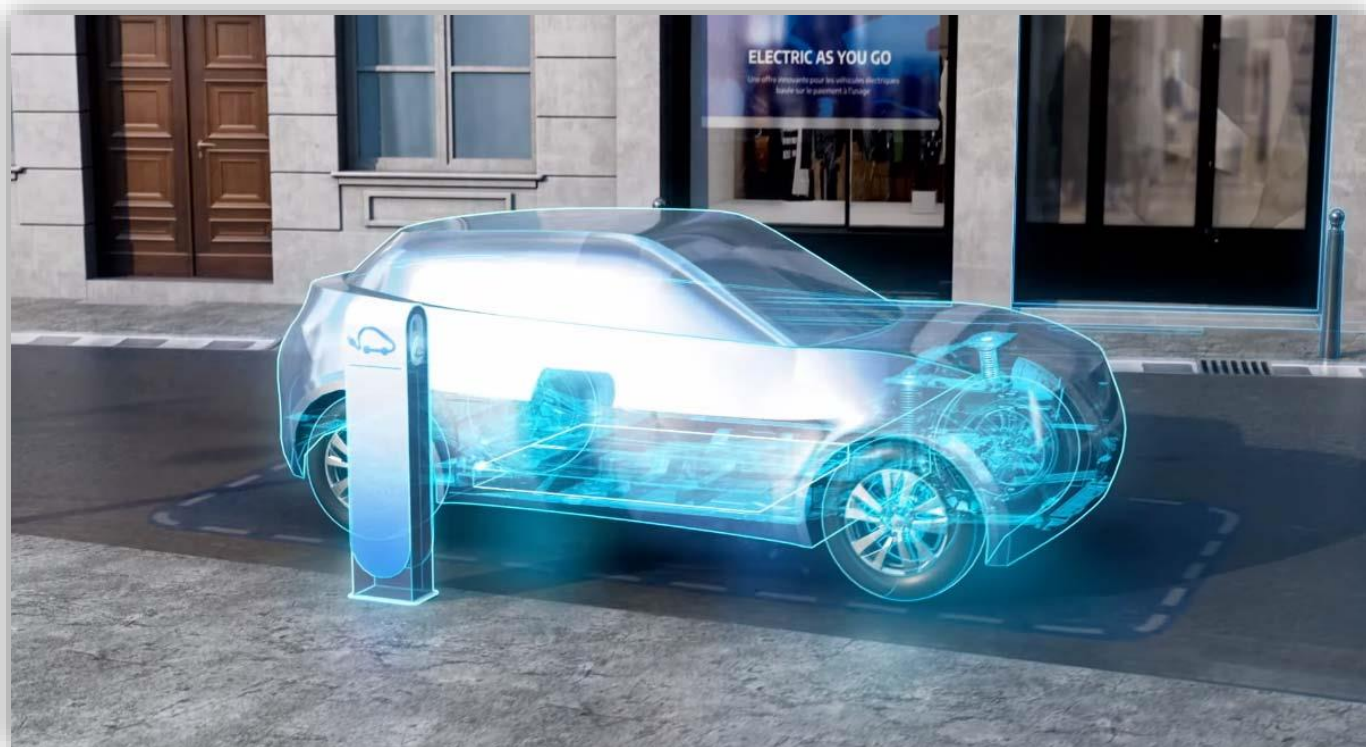


## 7. Stellantis satsar på natriumjonbatteriteknik som ska ge billigare elbilar

Posted by Kristofer Rask

januari 15 2024

**Natriumbatterier ska ge oss billigare och miljövänligare batterier till våra elbilar i framtiden. Forskare vid Chalmers har hyllat tekniken och den kinesiska biltillverkaren JAC har lanserat sin första elbil med tekniken.**



Nu ställer sig också Stellantis bland jättarna som investerar i batteritekniken. Natriumjon-tekniken kommer ge den lägsta kostnaden per kilowattimme lyfter Stellantis fram i sitt pressmeddelande. Tekniken är fri från dyrbara mineraler som litium och kobolt. Huvudingrediensen natrium finns däremot i överflöd på jorden.

– Att utforska nya alternativ för mer hållbara och prisvärda batterier som använder allmänt tillgängliga råvaror är en viktig del av våra ambitioner i den strategiska planen Dare Forward 2030 som kommer att se oss nå koldioxidnetto till 2038, säger Ned Curic som är ingenjörchef på Stellantis.

– Våra kunder efterfrågar utsläppsfria fordon som erbjuder en kombination av bra köravstånd, prestanda och prisvärdhet. Det här är vårt riktmärke för Stellantis och dess partners idag, för att utveckla banbrytande teknologier för framtiden, fortsätter Ned Curic.

Satsningen på tekniken görs i ett nytt gemensamt bolag med franska forskningscentret Tiamat. Målet är att första bygga en anläggning i Frankrike som ska producera natriumbatterier till verktyg och batterilager. Planen är sedan i ett andra steg att introducera andra generationens natriumbatterier till elbilar.



## 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.](#)

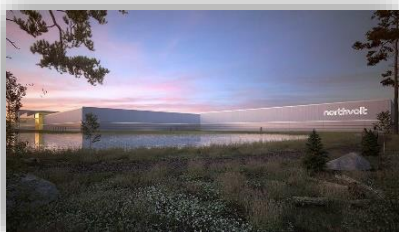
### Du kanske också gillar:



## Volvo Cars ser "en enorm tillväxt" i elbilar när marknaden rasar



## StoreDots banbrytande elbilsbatteri med kylning på cellnivå för ultrasnabb laddning



## Miljarder till Northvolt i Skellefteå och västvärldens första cirkulära batterifabrik



## Stök längs leveransrutten påverkar biltillverkningen i Europa



## 8. Rolls-Royce slår säljrekord – men vad händer med magin?

Uppdaterad 16 jan. 2024 Publicerad 16 jan. 2024

**Aldrig tidigare har premiumproducenten Rolls-Royce sålt så många bilar som under 2023. Det kan vi både gratulera, och faktiskt beklaga.**



*Efter rekordåret 2023 fortsätter orderböckerna att fyllas på hos Rolls-Royce. Deras Spectre är fullbokad hela 2025 ut.*

Att vara ett av världens mest prestigестinna varumärken, har sina utmaningar. Det är en balans på slak lina att både vara attraktiv för flera, men samtidigt fortsätta vara exklusiv.

När det handlar om premiumprodukter, som har till syfte att synas och stärka din profil, handlar det till stora delar om upplevelse parad med simpel matematik.

### **Vad är "fint"?**

Kvalitet, ropar du. På sätt och vis, svarar jag.

Många av de varumärken som vi i dag uppfattar som "fina" har ju de facto redan kvaliteten som en av ingredienserna i sin framgång.

Låt oss bena lite i detta.

Rolls-Royce är utan tvekan det bilmärke som du och jag förknippar med absolut högst status i bilvärlden.

Ferrari, Koenigsegg och de andra superbil-tillverkarna får ursäkta – ni blir slagna på fingrarna i Svenssons wow-barometer av det brittiska märket.



*Det är så mycket lyx och flärd som förknippas med det brittiska varumärket Rolls-Royce. Bilarna får dock inte bli för vanliga på gatorna. Då tvättas en del av wow-faktorn bort.*

### **Ovanliga på gatan**

Ett av Rolls-Royce starkaste kort hos allmänheten, är att de är ovanliga på gatan.

Priset på en ny Rolls gör att de bilarna inte syns så ofta. Och när de då syns, så blir det ett wow i publiken.

Exklusiviteten översätts enkelt till matematik i våra hjärnor.

Ju mer sällan vi ser en specifik pryl, desto mer vaknar vi till när vi väl ser en. Vet vi dessutom om att prylen i fråga är dyr, väcks ännu fler känslor.

### **Fantastiskt år**

När Rolls-Royce nu **enligt Robb Report** slagit alla sina tidigare försäljningrekord med 6 032 sålda bilar under 2023, kan vi på ett traditionellt sätt gratulera.

Helt magiska siffror för ett bilmärke som ska vara toppen på allt i bilvärlden.

Men med så många bilar sålda, späder det ju samtidigt ut wow-faktorn i varumärket. Du kommer allt oftare att se en Rolls på gatan. Och blir det för ofta, vänder du inte lika mycket på huvudet längre.

Magin håller på att spricka.

Årets dyraste bil 2023 var denna champagnefärgade Rolls-Royce för drygt 300 miljoner kronor. Men frågan är om det är en drömbil eller bara en fånigt dyr leksak? (Foto: Rolls-Royce)

Det ska bli intressant att se hur varumärkesstrategerna på Rolls-Royce hanterar detta i framtiden.

En signal på vad kan vara på **gång är de tre bilar** som nu byggts för den runda summan av 250 miljoner kronor styck.

Ett högre pris, skapar en mindre köpgrupp, som skapar större exklusivitet och som kanske åter för upp Rolls-Royce i himlen för onåbara prylar.



**Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

**Läs mer:**



**Världens finaste Mercedes-Benz 300 SL kan bli din**

## Teknikens Värld

### 9. Polestars försäljning rasar – sparkar chefer

Publicerad 15 jan 2024 kl 1503

Polestar klarade inte produktionsmålet för 2023 efter en mycket svag avslutning av 2023. Marknadsandelen för 2023 backade 19 procent jämfört med 2022, ett resultat som får aktiekursen att falla.



*Polestar 2 säljer sämre än planerat.*

För ett år sedan meddelade den av Volvo och Geely ägda biltillverkaren [Polestar](#) att målet för 2023 var att sälja 80 000 bilar. Med facit i hand kan konstateras att planen inte gick i lås. Förra veckan rapporterade Polestar att bolaget levererade 54 600 bilar under kalenderåret 2023. Riktigt illa gick det sista kvartalet 2023, då 12 800 bilar levererades, ett ras med 39 procent jämfört med 2022 då man levererade 21 000 bilar under sista kvartalet.

Företaget har reagerat med byta personer i ledningsgruppen, bland annat finanschefen Johan Malmqvist och försäljningschefen Mike Whittington. Per Ansgar, tidigare CFO för Geely Sweden Holding och Volvo Cars China, tar över som finanschef, och ny försäljningschef blir Kristian Elvefors, tidigare chef för Volvo Cars i Sverige och senare i Storbritannien. Winfried Vahland lämnar dessutom styrelsen i Volvo Cars och tillträder styrelsen i Polestar.

Grundorsaken till den dåliga utvecklingen är svag efterfrågan på Polestars bilar, vilket bolaget menar är ett resultat av höga räntor som får kunderna att efterfråga billigare bilar.

Polestar-chefen Thomas Ingenlath har tidigare sagt att bolaget inte jagar volym utan lönsamhet. Polestar kommer att fokusera på premiumsegmentet och har inga planer på att sänka priserna.



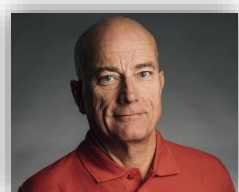
*Polestar 3, är det modellen som ska få Polestar att vända uppåt? Pris från 970 000 kronor.*

Produktionen består i dag av **Polestar 2** och nya **Polestar 4** som än så länge enbart säljs i Kina. Jämfört med försäljningen 2022, 51 500 bilar globalt, ökade försäljningen förvisso 6,0 procent. Men det är illavarslande siffror på en marknad som fortfarande växer snabbt. 2023 såldes 9,5 miljoner fullelektriska bilar (BEV) globalt. I Europa växte elbilsmarknaden med 27 procent, i USA och Kanada växte den med 50 procent. I Kina ökade elbilsförsäljningen med 15 procent. Globalt ökade marknaden för helelektriska bilar med 30 procent under 2023. Det är tydligt att Polestar inte hänger med i marknadsutvecklingen.

De höga räntorna gör det problematiskt för dyra elbilar, men samtidigt finns det elbilar i samma prissegment som Polestar 2 som lyckas sälja bra. **Tesla Model Y** ökade försäljningsvolymen 2023 med 60 procent och ökade även marknadsandelen.

Att på den snabbt växande marknaden öka volymen med endast 6,0 procent betyder att Polestar backar sin marknadsandel med cirka 19 procent, från 0,70 procent av marknaden till 0,57 procent. I jämförelse med konkurrenterna framstår resultatet som svagt. Kinesiska konkurrenten **Nio** sålde 160 038 bilar under 2023, en ökning med 30,7 procent, och kinesiska elbiltillverkaren **Xpeng** sålde under 2023 141 601 bilar, en ökning med 17 procent.

På börsen har Polestar-aktien rasat från toppnoteringen på 13,76 dollar i november 2021. Efter beskedet om den svaga avslutningen på 2023 föll aktien ytterligare 8 procent till avslutande 1,66 dollar per aktie. Börsanalytiker är tveksamma till försäljningsutvecklingen och den långsiktiga finansieringen. Introduktionerna av nya lyxsuven **Polestar 3**, leveransklar till sommaren, och den något mindre Polestar 4 är mycket viktig för bolaget och för förmågan att locka till sig nya investerare. De kommande försäljningsresultaten blir också ett betyg på den kinesiska strategin från Geely att splittra försäljningen på många olika märken – **Volvo**, **Lotus**, Polestar och **Lynk & Co**. Vad hade varit resultatet om man hade koncentrerat resurserna till ett varumärke?



**Mikael Stjerna**

## 10. Bankens nya värdering av Polestar: noll kronor

18 jan 2024

Sedan Volvo och Polestar lanserades på börsen har de båda tillverkarnas aktie sjunkit kraftigt i värde. Framför allt Polestar har dragits med stora förluster, som täckts upp av miljardlån från ägarna Geely och Volvo. Något som nu får banken SEB att kraftigt sänka värderingen av både Volvo och Polestar i en ny analys.



Volvos aktie, som lanserades på börsen 2021 med ett pris på 53 kronor, skrivs ned med 35 procent från tidigare 43 kronor och får ny en riktkurs på 28 kronor.

För Polestar är domen ännu hårdare. Den tidigare värderingen på 18 miljarder kronor skrivs nu om till noll. Banken uppger sig inte se något sätt för hur "värde ska realiseras". Det innebär att Volvos ägarandel på 49,5 procent av Polestar bedöms vara värdelöst.

I slutet av förra året presenterade Polestar en ny affärsplan för hur tillverkaren ska bli lönsam till 2025. Det ska ske genom fler modeller och minskade kostnader. Men för att klara sig fram tills 2025 behöver Polestar enligt sina egna uppgifter också 1,3 miljarder dollar i extern finansiering – omkring 14 miljarder kronor.

Samtidigt sänktes det tidigare målet att sälja upp till 70.000 bilar under 2023 till 60.000. Ett mål som missades med några tusen bilar när nyligen presenterade siffror visade att Polestar försäljningssiffror för 2023 slutade på 54.600 bilar.



Carl Undéhn



## 11. Renaults försäljning ökade – ändå backar aktien

Uppdaterad 17 jan. 2024

Publicerad 17 jan. 2024

Efter ett tungt 2022 blev förra året en seger för den franska biltillverkaren Renault. Trots detta backar aktien – och allt är Teslas fel.



*En Rafale och en Scenic E-Tech visas på Renaults monter under internationella bilmässan i München.*

Renault befäster sin position som det mest sålda franska bilmärket i världen, särskilt i Europa.

2023 ökade försäljningen globalt med 9 procent under 2022 – främst av det egna varumärket, samt Dacia och Alpine, [enligt ett pressmeddelande](#).

Dacia och Alpine, som fokuserar på elektrifiering via hybrid- och elbilar, såg tillväxten öka med 14 procent respektive 22 procent.

Totalt sålde Renault 2,2 miljoner fordon förra året.

### Lade om växeln under 2023

2022 präglades av brist på halvledarchip, [vilket Dagens PS har rapporterat om](#). Renault såg därför en 6-procentig minskning av försäljningen det året.

För att öka den minskade man sitt modellutbud och omfokuserade under vd **Luca de Meos** ledning på sina mest lönsamma marknader och modeller, [rapporterar Reuters](#).

Den nya rapporten kommer därför med glädjande besked för den franska biltillverkaren.

## “Vi fortsätter på samma nivå”

Även om Renaults prestation ligger under Volkswagens 12-procentiga tillväxt, ökade försäljningen i Europa med 18 procent. Detta är en bra bit över branschens tillväxt på 13 procent under 2023.

Europa stod för 63 procent av den totala försäljningen.

“Planen är att fortsätta på denna prestandanivå”, säger **Fabrice Cambolive**, generalsekreterare för Renaults varumärke.

## Europiska tillverkare backar

Trots de positiva nyheterna sjönk aktien med minus 1,9 procent under onsdagsmorgnens handel.

Även andra europeiska biltillverkares backade på börsen efter att amerikanska Tesla sänkt priserna på sina Model Y-elbilar i Tyskland.

## Expanderar globalt

Renault planerar att växa utanför Europa med åtta nya globala lanseringar fram till 2027.

Samtidigt spår biltillverkaren att fordonsmarknaden i Eurasien kommer att minska med 11 procent under 2024, [skriver Dagens Industri](#).

## Läs mer:



## Renault gör Tesla till åtlöje



## Då visas efterlängtade Renault 5 för allmänheten



## Renault Kangoo: Bilen för både post och påve



## Tio bilklassiker att köpa nu Dagens PS



## 12. Tesla dumpar priserna på Tesla Model Y – med 55 000 kronor

Posted by Kristofer Rask januari 17 2024

Tesla har natten till idag sänkt priserna rejält på sin populäraste bilmodell Tesla Model Y. Prissänkningen kommer nästan på årsdagen efter att Tesla plötsligt överraskade en hel bransch genom att sänka priserna rejält [för ett år sedan](#).



– I vår strävan att påskynda världens övergång till hållbar energi, är ett nyckelfokus för oss 2024 att möjliggöra att Tesla blir mer tillgänglig för fler och fler människor. Vårt mål är att uppnå detta genom att utnyttja våra innovativa ingenjers- och tillverkningsprocesser, som gör produktionen mer tids- och kostnadseffektiv. Genom att överföra effektivitetsvinsterna till våra kunder kan vi göra vår produkt ännu mer prisvärd, skriver Tesla i en kommentar.

Modell	Nytt pris	Tidigare pris
Model Y RWD	534 170 kr	574 170 kr
Model Y LR	614 170 kr	669 170 kr
Model Y P	664 170 kr	709 170 kr

Bakhjulsdrivna Model Y kostar nu från 534 170 kronor, en sänkning med 40 000 kronor. Störst är sänkningen på Tesla Model Y Long Range, och det med 54 000 kronor, där priset nu börjar på 614 170 kronor. Tesla Model Y Performance är också prissänkt, med 45 000 kronor.

2023 blev ett rekordår för Tesla där Model Y var den volymmodell som stack ut. Model Y har gjort ett tydligt avtryck i Europa:

– I Europa ersatte hundratusentals bilägare sina fossildrivna bilar med Tesla. Model Y blev den mest sålda bilen, alla kategorier, i Sverige, Danmark, Island, Norge, Nederländerna och Schweiz. Den tog titeln – mest sålda elbilen – i flera länder, inklusive Finland, Österrike, Kroatien, Frankrike, Tyskland, Grekland, Italien, Portugal, Slovenien, Spanien, Norge, Island, Danmark och Sverige med flera, skriver Tesla.

Tesla uppmärksammar också att Model Y slog ett rekord från 1986 som den mest sålda bilen under ett års tid i Danmark och att Tesla slog ett 33 år gammalt rekord för det mest sålda bilmärket på Island.



### 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.](#)

Du kanske också gillar:



[Hyundai tuffar till Kona Electric och introducerar N Line-styling](#)



[Eldrivna Audi A6 Avant nästan redo för premiär](#)

### 13. Teslas nya priskrig kan knäcka andra bilmärken

Av Maths Nilsson

17 januari 2024 kl 0958

Tesla gör livet surt för övriga bilmärken – och pressar hela branschen igen med nya pris-sänkningar. Flera märken har precis svarat på Tesla förra sänkning – då kommer en ny stöt från Elon Musk. Den nya sänkningen riskerar knäcka vissa bilmärken.



Den som trodde att priskriget på elbilar är över får tänka om. Ganska precis ett år efter sin jättesänkning på 150 000 kronor visar Tesla att de inte tänker ge konkurrenterna någon arbetsro eller andrum. Tesla har visserligen höjt priserna något under 2023. **Men inatt sänkte Tesla priserna igen med upp till 55 000 kronor, vilket gör att de återigen har de lägsta priserna i det livsviktiga SUV-segmentet.**

För Volkswagen som under galgen tvingades svara på Teslas prissänkning är det rena mar-drömmen. Märkets vd Thomas Schäfer dömde ut Teslas första prissänkningar som ”katastrof”, och ansåg att det både förstörde för företag och bilköpare genom sämre marginaler och sänkta restvärden.

Vilket ord ska han ta till denna gång? Volkswagen-gruppen har precis lyckats lansera nya modellversioner med lägre pris, starkare elmotorer och mer utrustning som försöker dölja att de också dumpat listpriserna efter ett år. Nu blir Tesla återigen billigare än Volkswagens bilar. För deras hårt pressade efterfrågan på elbilar är Teslas nya prissänkning ett slag i solar plexus. Volkswagen kan dock luta sig mot sina förbränningsbilar ett tag till.

Värre är det för nystartade bilmärken som Polestar, Fisker, Nio, Xpeng med flera. Detta riskerar att bli nådastöten för de redan hårt pressade märkena som redan på högre pris-nivåer säljer med stora förluster.



*Volkswagen-chefen Thomas Schäfer anser att Teslas prissänkningar är "katastrof".  
Till slut valde VW att följa efter – men nu har Tesla sänkt igen.*



*Hur ska Polestar-chefen Thomas Ingenlath svara på Teslas nya sänkning?  
Redan på högre prisnivåer blöder Polestar miljarder.*

Polestar har gång på gång deklarerat att de inte tänker ge sig in i priskrig och att de siktar på premiummarknaden. Men få rationella köpare väljer en liten Polestar 2 på en föråldrad Volvoplattform, som är dyrare än en stor Tesla Model Y. Även nya modellen Polestar 4 riskerar att få det hett om öronen om frånpriset på 700 000 kronor med bakhjulsdrift består. Polestar har redan sagt att de behöver ytterligare 14 miljarder kronor för att överleva – den siffran har precis ökat rejält. Att Volvo Cars föll till nytt bottenrekord på börser efter prissänkningen talar sitt tydliga språk.

Den svåra frågan är hur man ska agera som bilköpare. När elbilarna fortsätter att falla i pris känns det osäkert att hoppa på tåget om du inte redan bytt till elbil. Visserligen tjänar alla bilägare på sikt på lägre priser, men den som går in i fel läge blir förlorare. Mitt råd är att du sitter still i båten några månader om du inte behöver byta bil direkt. För det kan hända mycket både med räntan och nybilspriserna under året. Om räntan sänks rejält kan priserna bottna. Begagnade elbilar har redan fallit i pris och framstår just nu som mer prisvärda än nya.



### **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:**



### **Ford ger sig in i priskriget med Tesla – har sänkt...**



### **Ett år efter chocksänkning – Tesla sänker priser i Kina**



### **Tesla sänker priserna kraftigt i Kina – nu spås priskrig**



### **Efter chocksänkningen – nu börjar Tesla höja priserna igen**



## 14. Facket får upp lönerna hos Tesla

Publicerad av John Sempill 2024-01-17 Uppdaterad: 2024-01-16

Efter United Auto Workers strejk mot flera aktörer i den amerikanska bilindustrin under 2023 reagerar Tesla – och höjer lönerna i Kalifornien.



*Amerikanska United Auto Workers påverkar bilindustrin i USA och lyckas få upp lönerna.*

**Strejken var i detta** skede inte riktad mot den amerikanska elbilstillverkaren, utan mot Ford, General Motors och Stellantis.

Fackförbundet United Auto Workers (UAW) lyckades förhandla upp lönerna med 25 procent hos nämnda tillverkare efter en sex veckor lång strejk – den längsta strejken i den amerikanska bilindustrin på över 20 år. Höjningen blir successiv fram till dess att nuvarande avtal går ut i april 2028.

Teslas ”marknadsjustering” av lönerna är en direkt respons till fackförbundets åtgärder, menar nyhetssajten [Mashable](#).

**Fackförbundets president Shawn Fain** säger i sin tur att Teslas lönejusteringarna handlar om en ”UAW-effekt”, och är främst ett försök att dämpa fackförbundets åtgärder.

– Det är positivt att lönerna höjs, men de kommer ändå inte upp i vad företagen har råd med och vad de anställda är värda, säger Fain, enligt [Detroit Free Press](#).

Fackförbundet UAW riktar in sig på flera aktörer

**Efter fackförbundets framgångar** under 2023 riktar UAW in sig på flera icke-fackligt anslutna bilfabriker i USA, vilket inkluderar Teslas anläggningar i Texas, Kalifornien och Nevada.

Men det slutar inte där – UAW kommer även ta sikte mot tillverkare som Toyota, Honda, Volkswagen och Volvo.

Fackförbundets framgångar hoppas kunna ge ringar på vattnet. UAW vill se att anställda hos företag som inte är fackligt anslutna får upp ögonen för jobb möjligheter hos fackligt anslutna konkurrenter.

I Sverige trappas [IF Metall-strejken](#) mot Tesla upp med jämna steg. Under tisdagen rapporterades i [Dagens Arbete](#) att Elektrikerna tittar på sätt att utöka sitt stöd för IF Metall.

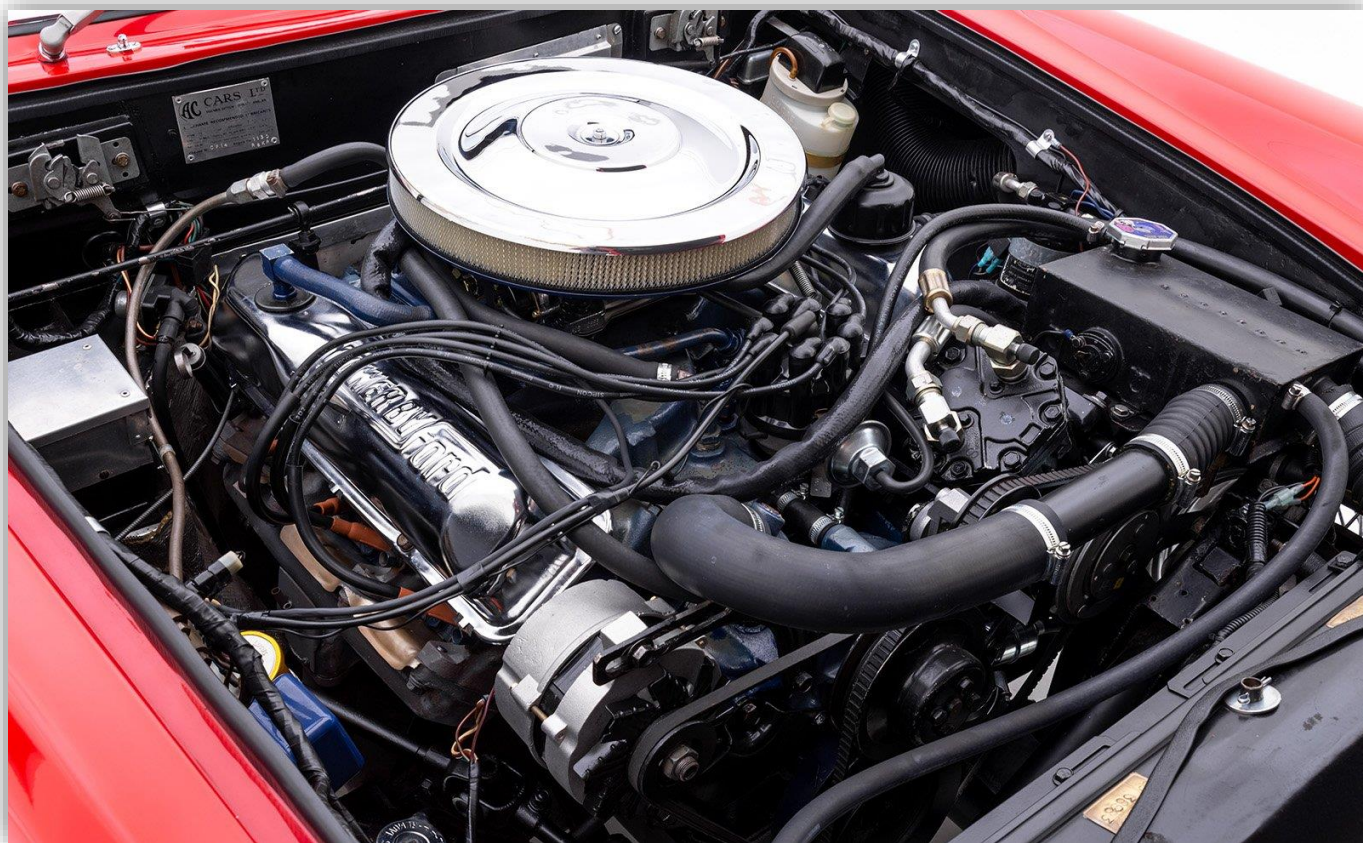
## 15. AC 428 Frua Cabriolet 1968



Billandskapet förändrades snabbt i slutet av 1960-talet. Säkerhet och utsläpp hade kommit in i konstruktörernas, ingenjörernas och marknadsförarnas vokabulär, och inköpare började kräva allt högre nivåer av förfining – oavsett prestanda. Detta skifte, i kombination med Fords beslut att ta all motorsportverksamhet internt (med Carroll Shelby med sig), innebar slutet för den legendariska AC-byggda Shelby Cobra. Cheferna på Thames-Ditton tog fram en ny bil som de hoppades skulle ta över Cobras krona och bära företaget in i det kommande decenniet.

Designbriefen krävde en större, mer förfinad GT-orienterad bil baserad på det beprövade spiralfjäder Cobra-chassit men förlängd för att rymma en ny kaross och lyxigare cockpit. AC anlätade återigen Ford för att leverera drivlinan, den här gången den 428 kubiktum stora FE Interceptor-motorn. Även om 428:an var mindre kraftfull än 427:ans sidoljare, gav den kraft vid lägre varvtal och var mer lämpad för grand touring än den högspända sidooljaren.





Den största förändringen kom när det nya chassit kläddes. AC vände sig till Pietro Frua i Italien för att skriva en ny kropp som var en helomvändning från den kurviga, bredhöftade Cobra. Slank och sofistikerad, den skarpa fastback Coupé och Cabriolet hade mer än en flyktig likhet med andra Frua-skapelser - Maserati Mistral och Monteverdi 375.

Produktionen av 428:an var en verkligt internationell angelägenhet, med chassin som byggdes i Storbritannien, skickades till Italien för karosseri och sedan skickades *tillbaka* till AC-fabriken i Thames-Ditton för slutmontering och installation av den amerikanska V8:an. Det var en kostsam strävan, och en bränslekris satte projektet i fara innan det verkligen kom igång. Produktionen upphörde 1973 efter att bara 51 coupéer och 29 cabrioletter färdigställts, och överlevande exemplar är mycket eftertraktade.

Detta exemplar, chassi CF 14, är en högerstyrd originalbil som hade en hedersplats i Jim Feldmans imponerande samling i 36 år. Imponerande presenterad i rött över svart klädsel är det ett vackert exempel på denna sällan skådade grand tourer. Enligt dokument i arkivet var CF 14:s första ägare ingen mindre än Rob Walker, arvtagare till Johnnie Walkers whisky-förmögenhet och mycket framgångsrik ägare av ett privat racingteam. Walkers berömda vitbandade mörkblå racerbilar förde sådana som Sterling Moss, Tony Brooks, Jack Brabham, Maurice Trintignant och många andra till många segrar i Formel 1 och sportvagns racing.

I början av 1971 sålde Walker CF 14 till Adrian McAlpine från den brittiska McAlpine-industrifamiljen. Under hans ägande installerades luftkonditionering och ett uppdaterat kylsystem, vilket gör detta till en av bara fyra 428:or som är kända för att ha dessa modifieringar. Det noteras också att denna bil har de åtråvärda lättmetalldörrarna och däcklocken, eftersom senare bilar var i stål. I juni 1971 fick motorn ett slutfel och CF 14 returnerades till AC Works Service Department för utbyte. Ett kvitto från AC:s serviceavdelning visar att motorn byttes ut vid 25 994 mil. 428:an förblev i Adrian McAlpines vård i många år och hölls i toppskick av hans privatmekaniker.



På 1970-talet lät McAlpine ta bort AC:n till ren metall och lackera om den i en ljus svampfärg, och hjulen fick en finish i silveremalj. 1985 såldes CF 14 via Epping Motor Company till Jim Feldman, som restaurerade bilen till en mycket hög standard för att visas upp i de främsta concours-evenemangen, inklusive 1990 års Pebble Beach Concours d'Elegance, där den kom 2:a i klassen.

AC:n förblev i Feldmans vård fram till 2021, då den övergick till en annan samlare och förblev utmärkt underhållen på vägen. Den är i utmärkt skick med vackert utfört karosseri, superb färg och fint restaurerade ljusa detaljer. Den åker på gnistrande kromade knock-off-trådhjul utrustade med tidsenliga Avon-däck, vilket säkerställer en autentisk estetik och kör-/hanteringsegenskaper. Den affärsmässiga hytten har nyligen restaurerats till en hög standard och är mycket detaljerad, med överdådigt svart läder med kolmattor. Klusteret av vippströmbrytare, runda Smiths-rattar och U-formad växelväljare för tankarna till en jetflygplanscockpit, vilket understryker *gran turismo*-karaktären hos AC 428 Frua. Ford 428-motorn behåller A/C-systemet som installerades på 1970-talet och presenteras autentiskt samtidigt som den visar tecken på regelbunden användning.

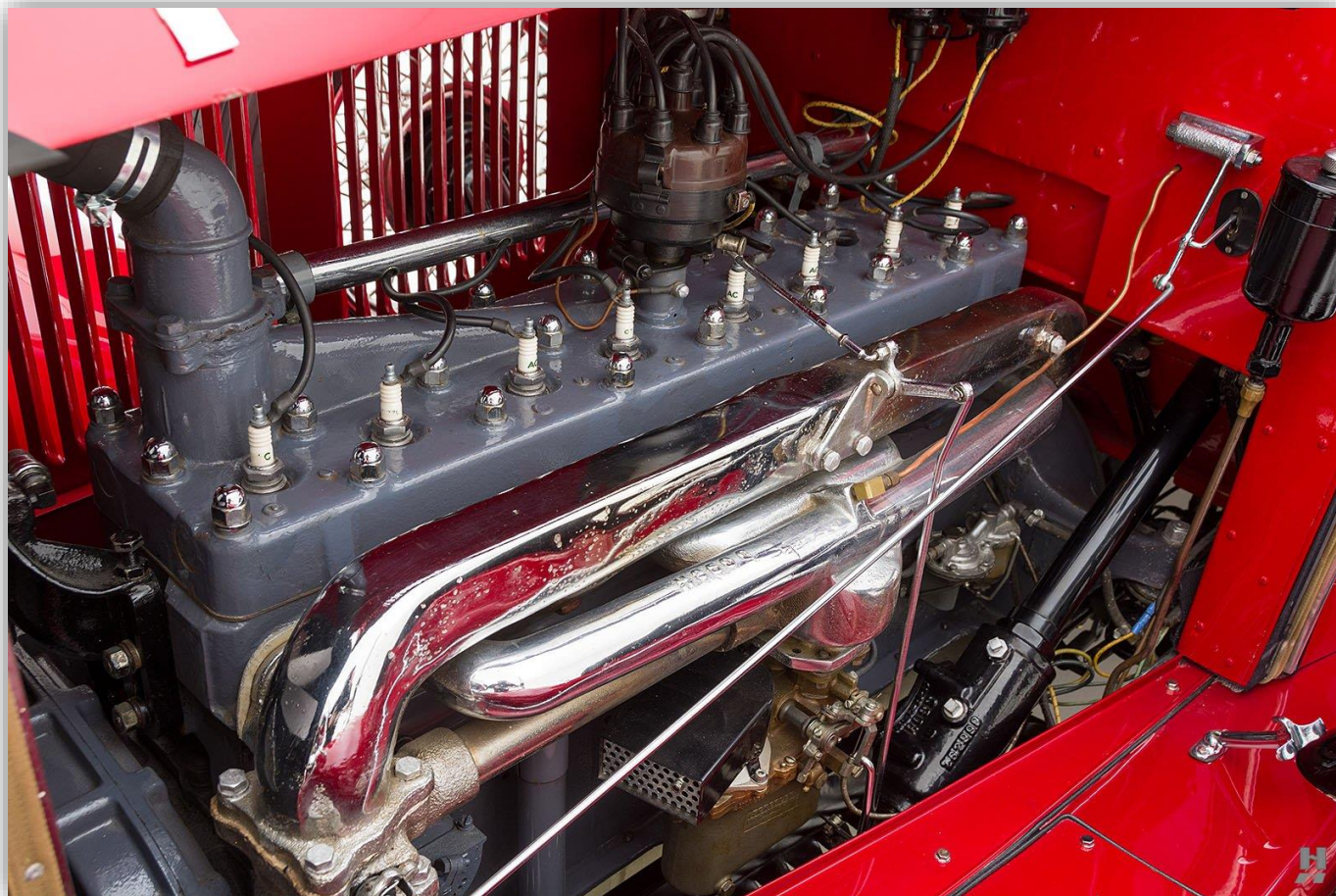
Med väldokumenterad proveniens, inklusive ägande av en av de mest legendariska karaktärerna i brittisk motorsport, och en utmärkt underhållen restaurering, är CF 14 fortfarande ett djupt tilltalande exempel på denna sällsynta och kompetenta grand tourer – en vuxen Cobra för kräsna samlare.



**16. Kissel White Eagle 1929**

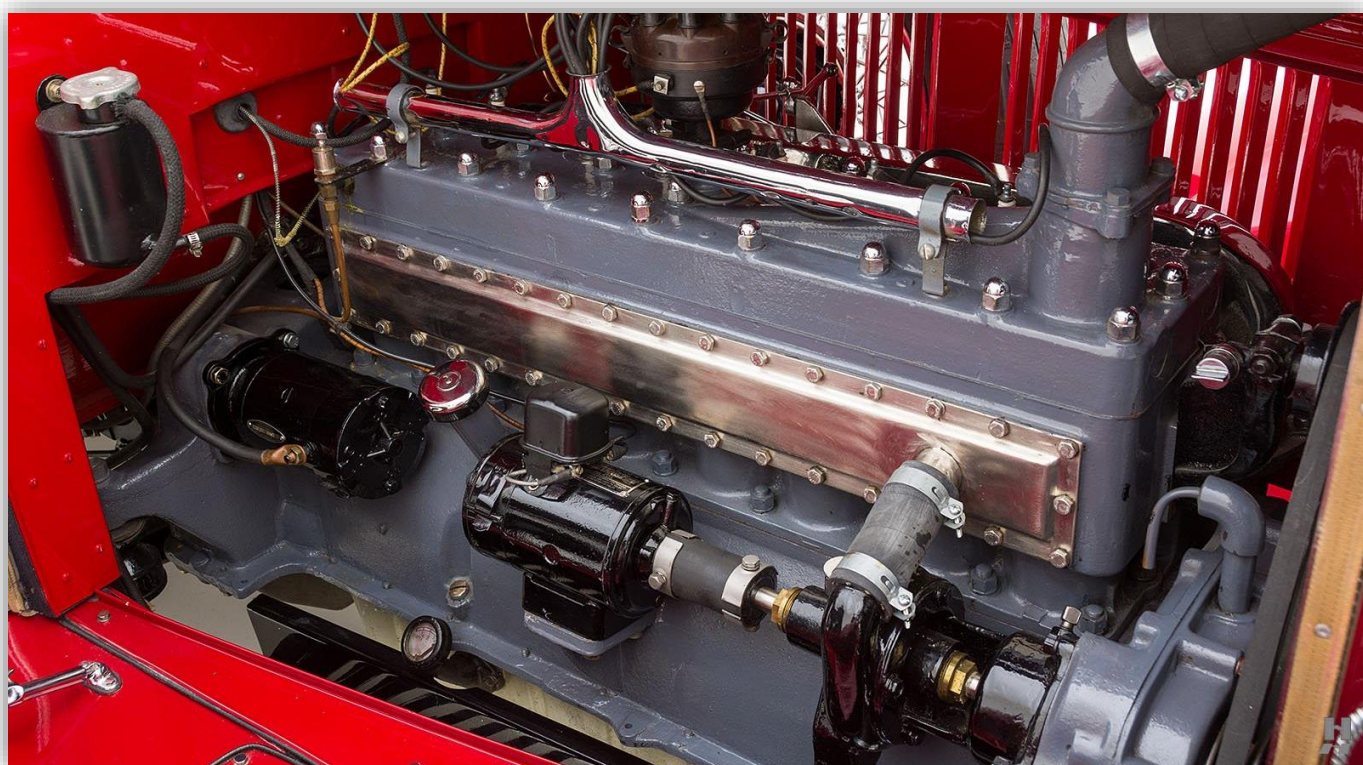
Kissel Motor Co grundades 1905 i Wisconsin och specialiserade sig på lyxbilar som White Eagle du ser bilden här. Företaget var aldrig lika stort som Studebaker, Buick eller Nash men deras bilar var mycket populära bland rikare amerikaner och hade till och med några kändisägare som racerföraren Ralph dePalma.





En av två kända överlevare av den glamoröst stylade 8-126 White Eagle Speedster. Utrustad med en kraftfull, Kissel-modifierad Lycoming 8-cylindrig motor monterad i en låg 139-tums hjulbas, dubbel-drop-chassi.

Vackert bevarad äldre restaurering, i en lämpligt levande livré med utsökta detaljer inklusive Ryanlite-strålkastare, kromade trådfälgar, Pilot Ray-körlampa och dubbla skärmmonterade golfbagar som är Kissels visitkort.





**Ben Branch**

Artiklar som Ben har skrivit har täckts på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.



**Roger Warolin**