



Opel GT 2007-2009

- 1. Tesla varnar för avsevärt lägre tillväxt**
- 2. Musk lovar ny revolutionerande Tesla-modell nästa år**
- 3. Kina kommer förgöra de flesta bilmärken**
- 4. Proppen ur Tesla – rasar över 800 miljarder**
- 5. Chevrolet Equinox är en storsäljare på fel villkor**
- 6. Cadillac uppdaterar CT-5 V-serien**
- 7. Nya Porsche Macan laddar el och lastar mer**
- 8. Provkörning av Nio ET5 Touring 100 kWh**
- 9. Här tillverkas solid state-batterier sedan förra året**
- 10. Nytt varsel på Polestar som ska tredubbla försäljningen**
- 11. Förbudet mot förbränningsmotor kan försenas**
- 12. Tummen ned till förslag om självkörande bilar**
- 13. Volvos nya lastbil kan gå på el, diesel eller vätgas**
- 14. Opel GT var turbocabben som höll överraskande hög klass**
- 15. Ferrari 250 GT**
- 16. F1 säger nej till Andretti**

1. Teslas kalldusch – varnar för avsevärt lägre tillväxt

Av Maths Nilsson

25 januari 2024 kl 0534

Tesla varnar för avsevärt lägre tillväxt under 2025 än tidigare. Rörelsemarginalen för fjärde kvartalet halverades efter alla prissänkningar. Beskedet blev en kalldusch för marknaden och aktien föll 6 procent på efterbörsen. Även flera andra elbilsaktier drogs med i fallet.



Tesla rapporterade in sitt **resultat för fjärde kvartalet** efter New York-börsens stängning sent på onsdagskvällen. Omsättningen ökade med 3 % till 25,1 miljarder dollar, medan rörelsevinsten nästan halverades till 2 miljarder dollar. Siffrorna var något lägre än vad analytikerna hade hoppats på. Nettovinsten steg dock tack vare en engångspost med skatteåterbäring.

En riktig kalldusch för aktieägarna var dock beskedet om att Tesla förväntar sig "avsevärt lägre" tillväxt av sålda bilar under 2024 jämfört med tidigare. Tesla förklarar svackan med att de "för närvarande befinner sig mellan två stora tillväxtvågor." Företaget bekräftar att deras nya billiga modell för 25 000 dollar börjar tillverkas redan 2025, något som ska sätta fart på tillväxten igen.

De beska beskeden till marknaden fick aktien att falla med sex procent efter börsens stängning. I Asien föll flera underleverantörer till Tesla kraftigt. Även andra elbilstillverkare som Nio, Xpeng och Li Auto rasade på börsen, Nio sjönk med sju procent.

2. Ny Tesla-modell nästa år – Musk lovar revolution

Av Maths Nilsson 25 januari 2024 kl 0620

Nu bekräftar Tesla och Elon Musk att deras nya billiga modell börjar tillverkas under andra halvan av 2025. Bilen lovas vara helt revolutionerande på flera sätt. – Den kommer inte bara att förändra design från grunden, utan också tillverkning. Ett revolutionerande tillverkningsystem mycket mer än någon annan fabrik i världen, med bred marginal, säger Elon Musk.



Uppgifterna visade sig vara sanna, Tesla lovar att börja producera sin nya billiga kompakta elbil under andra halvan av 2025. Företaget varnar för lägre tillväxt under 2024 då de är så upptagna med utvecklingen av den nya bilen. Men sedan ska den nya bilen sätta fart på Tesla igen. Produktionen startar först i Gigafactory Texas, men bilen ska också byggas i Berlinfabriken i Europa och i en ny fabrik i Mexiko.

–Vårt företag befinner sig för närvarande mellan två stora tillväxtvågor: den första började med den globala expansionen av Model 3/Y-plattformen och den nästa som vi tror kommer att initieras av den globala expansionen av nästa generations fordonsplattform. År 2024 kan tillväxttakten för vår fordonsvolym vara avsevärt lägre än tillväxttakten som uppnåddes 2023, eftersom våra team arbetar med lanseringen av nästa generations fordon på Gigafactory Texas, uppger Tesla i sin kvartalsrapport.

Tesla har tidigare uppgett att den kompakta bilen ska få ett batteri på 53 kWh.

Tesla lovar i rapporten att bilen ska revolutionera hur fordon tillverkas. Elon Musk bekräftade uppgifterna i nattens analytikersamtal, och flaggar dessutom för att Tesla ska bygga nya fabriker för den nya bilen.



Tesla har tidigare uppgett att den kompakta bilen ska få ett batteri på 53 kWh.

– För flera år sedan sa jag att den kanske viktigaste konkurrenskraften hos Tesla i framtiden kommer att vara tillverkningsteknologi. Och du kommer verkligen att se att det kommer till användning med vårt nästa generations fordon. Den första tillverkningsplatsen för detta kommer att vara i vår Gigafactory i Austin, Texas. Och sedan kommer vi att följa upp det med andra platser runt om i världen. Fabriken som kommer att byggas i Mexiko kommer att bli tvåa, och sedan kommer vi att leta efter en tredje plats, kanske i slutet av detta år eller tidigt nästa år utanför Nordamerika.

Om bilen verkligen blir klar till 2025 återstår att se, Tesla har en historia att missa sina tidsmål när det kommer till bilutveckling. Men Elon Musk lovar att själv sova i fabriken för att allt ska gå bra.

– Vi räknar för närvarande med att starta produktionen andra halvåret nästa år. Det kommer att bli en utmanande produktionsstart. Jag kommer att sova på linjen praktiskt taget. I själva verket inte bara praktiskt taget, vi kommer göra det, säger Elon Musk.

LÄS MER:

- [Här smygvisar Elon Musk Teslas nya hemliga modell](#)
- [Tesla snuvar VW – hinner före med billig folkbil](#)
- [Musk: ”Försökte sälja Tesla till Apple – de vägrade ta möte”](#)
- [Teslas kalldusch – varnar för avsevärt lägre tillväxt](#)
- [Här drar Elon Musk igång Teslas egen produktion av litium](#)
- [Teslas mänskliga robot kan komma nästa år – och...](#)



Maths Nilsson

3. Elon Musk: "Kina kommer förgöra de flesta bilmärken"

Av Maths Nilsson

25 januari 2024 kl 0810

Nu varnar Elon Musk för att kinesiska elbilmärken kan förstöra hela bilindustrin i Europa och USA om inget görs. – Ärligt talat tror jag att om det inte finns etablerade handelshinder kommer de i stort sett att rasera de flesta andra företag i världen, säger Elon Musk under Teslas investerarsamtal.



Den kraftigt ökande bilexporten från Kina har varit ett het potatis inom bilbranschen den senaste tiden. I höstas inledde EU en utredning om kinesiska bilföretag fått orättvisa statsstöd från Kina. Åtgärden kom efter lobbyverksamhet från europeisk bilindustri. Resultatet kan leda till att EU inför högre tullar än dagens 10 procent.

Men kanske handlar det inte egentligen inte om statsstöd, utan att de kinesiska tillverkarna är extremt bra och har ett försprång mot tillverkare i väst. Nu ger Teslas vd Elon Musk sin syn på saken – och han varnar för att hela bilindustrin i Europa och USA kan slås omkull. **Precis samma sak som hände med mobiltelefonindustrin för drygt 20 år sedan.**

Kinesiska BYD har gått om Tesla som världens största tillverkare av elbilar. Nu sätter de in egna bilfartyg för att skeppa bilar från Kina.

– Vår observation är generellt att de kinesiska bilföretagen är de mest konkurrenskraftiga bilföretagen i världen. Så jag tror att de kommer att ha betydande framgångar utanför Kina beroende på vilken typ av tullar eller handelshinder som etableras. Ärligt talat tror jag att om det inte finns etablerade handelshinder kommer de i stort sett att rasera de flesta andra företag i världen. Så de är extremt bra.



*Kinesiska BYD har gått om Tesla som världens största tillverkare av elbilar.
Nu sätter de in egna bilfartyg för att skeppa bilar från Kina.*

Tesla är måhända själva en kinesisk biltillverkare då de har sin mest produktiva fabrik i Shanghai. En stor andel av Teslabilarna som säljs i Europa tillverkas i Kina. Men Elon Musk utesluter inte att Tesla kan komma att samarbeta med kinesiska märken, i viss mån.

Om vi inte ser en uppenbar möjlighet att samarbeta, så är vi naturligtvis glada att ge alla elbilsföretag tillgång till vårt laddningsnätverk. Vi är också glada över att licensiera full självkörning, kanske licensiera andra tekniker och allt som kan vara till hjälp för att främja revolutionen för hållbar energi, säger Elon Musk.

LÄS MER:

- [Rykte: Elon Musk avgår som Tesla-vd – han tar över](#)
- [Redan för sent för EU att straffa bort kinesiska elbilar](#)
- [Elon Musk i Kina: "Våra länder sammanfogade tvillingar"](#)
- [Tesla sänker priserna kraftigt i Kina – nu spås priskrig](#)
- [Medlaren: Stämmer inte att Elon Musk lagt sig i](#)
- [Elon Musk: Därför ska Tesla börja med reklam](#)



Maths Nilsson

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



4. Proppen ur Tesla – rasar över 800 miljarder

Uppdaterad 26 jan. 2024 Publicerad 26 jan. 2024

Börsvärdet i Tesla sjunker med enorma 868 miljarder kronor (80 miljarder dollar) efter vd:n Elon Musks utspel.



Teslas vd Elon Musk har anledning att se bekymrad ut.

Musk har varnat för fallande intäkter och försäljning.

På torsdagen backade den amerikanska elbilsjättens aktie med 12 procent.

80 miljarder dollar, motsvarande 868 miljarder kronor, av Teslas markndasvärde gick upp i rök.

Det uppger [Reuters](#).

Nyhetsbyrån skriver att oron är stor bland investerare för den kinesiska konkurrensen på den känsliga elbilsmarknaden.

Musk spädde på oron i samband med Teslas rapport då han förklarade att han räknar med en "betydligt lägre" tillväxt i år.

Samtidigt lägger sig inte Tesla platt för sina rivaler i Kina, däribland BYD, utan tänker ta fram "nästa generations fordon" som ska produceras i fabriken i Texas.

Teslas aktie utsattes på torsdagen för den "kraftigaste procentuella intradagsförlust på mer än ett år".

"Tesla-rubrikerna har i huvudsak gått från dåliga till sämre", säger en analytiker till Reuters och konstaterar att Q4-resultatet kom in under förväntan.



Ola Söderlund



5. Chevrolet Equinox: En storsäljare på fel villkor

Uppdaterad 25 jan. 2024 Publicerad 25 jan. 2024

Vad gör Chevrolet när en modell slår ständiga försäljningsrekord men drivs framåt av en förbränningsmotor?



Med tre miljoner sålda exemplar kommer GM ha svårt att slakta kassakon Equinox när försäljningsförbudet för fossilbilar slår in.

Chevrolet Equinox är ett problembarn för GM. Bilen har sedan den släpptes blivit en av GM:s absoluta kassakor med över tre miljoner sålda exemplar.

Bekymret är bara det att den går på bensen.

Problem som med Equinoxen står fyra biltillverkare inför nu när försäljningsstopp för förbränningsbilar kryper allt närmare in på kalendern. Det som sågs som långt framme när beslutet togs, är nu snart i morgon.

Kommer efterträdaren att sälja?

För att stilla elbilsmarknaden GM en ny Equinox till modellsäsongen 2025. En bil som inte delar något med den gamla bilen mer än namnet.

En helelektrisk efterträdare som med ny kaross, bottenplatta och allt, ska kunna ta över där den gamla lämnar plats.

Hoppas man.



Det syns på långt håll att det är en amerikanare på något sätt.

Men kommer GM våga lägga ned kassakon? En bil som sedan länge är avskriven på alla sätt, men ändå är en kassako värd namnet?

Den får hänga med

Svaret är nej.

Parallellt med den nya el-varianten behålls den gamla Equinox. Den gamla traditionella 175 hästars förbränningsmotorn finns kvar och karossen har fått ett mer slimmat utseende.



*Den traditionella stilen får hänga med ett tag till.
Varför göra dyra förändringar på något som ändå säljer som smort?*



Inredningen är modernt amerikansk. I Europa är den nog bara – amerikansk.

Annars är det samma gamla bil i direkt nedstigande led från förstlingen som släpptes 2005.

För GM kommer nog storsäljande modeller med fossilmotorer att finnas kvar ända in till dess att ridån för försäljningsförbudet dras ned.

Därefter gäller det att den elektriska efterträdaren kan prestera motsvarande prestanda och funktion, dessutom till ett matchande pris.

Annars kommer konsumenten att känna sig lurad. Och det är ju ända hen, som till slut står för pengarna.



Anders Værnéus

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

Läs också:

[Elbils krisen är här – GM drar i nödbromsen](#)

[Mer om GM:s satsning på både och](#)

Feber

6. Cadillac uppdaterar CT-5 V-serien

Av Bobby Green 2024-01-24 kl 1900

V8:a på 677 hästar med manuell låda.



FILM: <https://youtu.be/czzuKDo72XI>

Förra hösten rullade Cadillac ut en uppdatering av modellen CT-5. Den fick då bland annat ett nyare ansikte med större strålkastare och ännu längre DRL-ljus utmed sidorna. Nu har samma behandling kommit till värstingarna CT-5 V och CT5-V Blackwing. Köper man vanliga V får man treliters V6:a med dubbelturbo som spottar ur sig 365 hästar och 548 newtonmeter i vrid. Den är parat med en tiostegad automatlåda, och man kan få fyrhjulsdraft om man tycker enbart bakhjulsdraft är för snålt. Vill man ha mer effekt är det Blackwing som gäller. Den har en kompressormatad vinkelåtta på 6,2 liter som ger 677 hästar och som har 892 newtonmeter i vrid. Den här paras också med den tiostegade automaten, men man kan faktiskt även få sexpetad manuell låda om man skulle vilja. Det är inte många nya bilar som erbjuder V8:a med den här effekten och tre pedaler på golvet längre, och det här är nog en av de sista chanserna att kunna lägga vantarna på en sådan här nytillverkad kombination.

Tillverkningen ska dra igång i sommar, några priser har vi inte fått än.



Bobby Green









Cadillac lyfter CT5
Får stor skärm på insidan



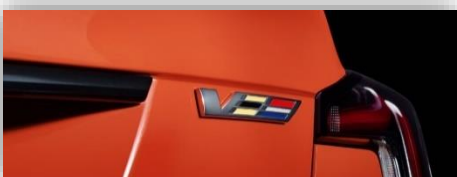
Hennesseys Cadillac CT5-V är ruggigt snabb
Gör 0-100 km/h på runt 2,5 sekunder



Cadillac presenterar CT5
Ersätter CTS



Cadillacs bäst säljande modell förra året var inte en SUVoj!
Vilken överraskning!



Eldriven Cadillac V visas senare i år
Som koncept



7. Nya Porsche Macan laddar el och lastar mer

Av John Sempill Publicerad 2024-01-25 Uppdaterad 2024-01-25

Porsche lanserar nu generation två av Macan – den är eldriven, rymmer massor och sätter föraren i fokus. Vilken 0–100-tid får du för det avslöjade priset?



FILM: <https://youtu.be/cQMV75cENDo>

Den första helelektriska suven från Porsche gör nu entré. Nya Porsche Macan är den andra generationen av modellen och firar genom att vara avgasfri: med drivlinor upp till 470 kW, och uppåt 613 km i räckvidd enligt WLTP gör Porsche sitt tydliga avstamp.





I pressreleasen skriver Porsche att ”nya Macan 4 och nya Macan Turbo avser att möta Porsche kundens alla behov som är på jakt efter en SUV”. Äntligen kan vi pusta ut, säger vi.

– **Vi tar Macan till** en helt ny nivå – med oöverträfflig E-Performance, nya Driver Experience, och en imponerande design”, säger Oliver Blume, styrelseordförande hos Porsche AG, enligt Porsches officiella [pressmeddelande](#).



Och bilen då? I WLTP-siffror hamnar elförbrukningen hos Macan 4 på omkring 21,1–17,9 kWh/100 km blandad körning. För Macan Turbo ligger den på 20,7–18,8 kWh/100 km blandad körning.

Från noll till hundra tar det 5,2 respektive 3,3 sekunder, med toppfarter på 220 och 260 km/h. Det kommer alltså inte gå någon nöd på dig oavsett om du väljer en Porsche Macan 4 eller en Porsche Macan Turbo.

Med 800V-teknik tillåts ultrasnabb laddning: 10–80 procent går på 21 minuter och för första gången använder Porsche även nyutvecklade Premium Platform Electric (PPE), där högvoltbatteriet är en central komponent.



Hela 240 kW kan rekupereras och AC-laddning upp till 11 kW uppges vara möjlig.

För bekvämlighetsskull har insidan utökats i storlek och nu finns två bagageutrymmen: både i bak och fram. Förutom 540 liter i bak utan att fälla baksätet och beroende på tillval, finns ytterligare plats för 84 liter i fram. I facktermer blir det ungefär ett halvt badkar i frunken. Tillsammans blir det totalt 136 liter mer än den tidigare generationen.





Och när vi pratar om Porsche har så klart förarupplevelsen varit prio.

– Tack vare sin särskilt sportiga stolsposition och låga tyngdpunkt, såväl dess imponerande kördynamik och styrposition, levererar nya Macan en riktig sportbils känsla, säger Jörg Kerner, som är Product Line Vice President.

Dubbla motorer och fyrhjulsdraft finns i båda versionerna och bakhjulsstyrning är standard, som också är nytt för denna generation.

Och priserna? De börjar på 980 000 kr för Macan 4, och 1 310 000 kr för Macan Turbo. De första leveranserna sker under årets andra hälft. Du kan se [vår provkörning här](#).

Teknikens Värld

8. Provkörning av Nio ET5 Touring 100 kWh

Publicerad 27 jan 2024 kl 0727

Läckra och snabba sedaner trängs med sportiga och dyra suvar. Då är en traditionell kombi något ovanligt i bilhallen. Nio har satsat på eldrivna ET5 Touring och kanske fungerar det fortfarande i folkhemmet Sverige.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-nio-et5-touring/?cmpEnabled=true>

Det har hänt något viktigt i bilbranschen som kanske gått många förbi. Något betydligt större än elektrifieringen och monteringen av stora skärmar på instrumentpanelen. Det handlar om tid att utveckla en ny bil. Kinesiska Nio har på kort tid presenterat åtta bilm modeller på den europeiska bilmärknaden.

Kompisarna från Kina, med framför allt **BYD** i spetsen, kör på i samma tempo. Och det handlar inte bara om att plocka modeller från Kina till Europa - om de gjort det skulle ett märke som **Lynk & Co** knappast nöja sig med **01** i Europa när det finns så många fler Lynk-bilar att hämta från Kina.

DET HÄR ÄR NYTT

Kombi

Svenske designchefen Andreas Nilsson lyckades övertyga Nio-cheferna att en kombi är rätt för Europa.

Bakdel

För att det inte skulle bli så dyrt lyckades Andreas behålla mer än halva bilen.

Batteribyte

Nio fortsätter att bygga ut sitt nät av stationer där du kan byta batteri men för att kunna byta behöver du ha en prenumeration på batteriet. Köper du loss batteriet kan du bara snabbbladda.



Framstolarna kan ställas in på en mängd olika sätt men dynan är lite kort.

Nej, det handlar om utvecklingstid. Och precis som med mycket annat kör tillverkare från Kina så mycket snabbare än alla andra. På en annan plats i den här tidningen kan ni läsa om nya **Smart #3**. Vid provkörningen av den bilen berättade den tyska designavdelningen att de filat på formerna på **#1** och **#3** under tre till fyra år. Nio arbetar dubbelt så snabbt. Från idéskiss till färdig bilmodell tar det Nio cirka 18-24 månader.



Rent och snyggt och med två bildskärmar och lilla Nomi.



Bra utrymme i baksätet och med bra vinkel på stolsdynan.

Med det tempot kan Nio testskjuta olika bilmodeller i ett rasande tempo. **Nio ET5** Touring är ett exempel på det. Veldig många i bilvärlden tror att kombi som karosalter-nativ är stendöd. Men snabbfotade **Nio** klurade ut hur ET5 med sedankaross skulle kunna ritas om för att bli en kombi. Främre halvan av ET5 behövs intakt och genom att ändra rutorna på baddörren kunde till och med baddörrarna sitta kvar när taklinjen drogs ut för att skapa kombi.

Kombi har exakt samma axelavstånd som sedanen, 2,89 meter, och också lika lång, 4,79 meter. Men bagagevolymen är förstås större, 450 liter jämfört med 385 liter. Faller du baksätet ryms det hela 1 300 liter bakom framstolarna. För att vara en bil på 4,79 meter är det här bra siffror. En **Kia Ceed** kombi utan laddbart batteri rymmer 512 respektive 1 581 liter i bagaget.



Bra utrymmen för att vara en mellanstor kombi. Laddsladden tar plats.



Ett ynka litet ladduttag för passagerarna i baksätet.

ET5 Touring har samma fjädring, hjulupphängning och styrning som ET5 med sedankaross. Därmed är körintrycken i det närmaste identiska. Styrningen är lite intetsägande, relativt snabb men du känner inte någon kontakt med underlaget. Fjädringen är bra balanserad och bilen kränger inte mycket ens i snäva kurvor i lite högre fart. ET5 är ingen sportbil på något sätt men ger ett neutralt, lugnt och säkert intryck.

De olika körprogrammen justerar responsen från gaspedalen men Nio har här valt en lite lugnare inställning än flera konkurrenter. Även i det sportigaste läget är det en lite lugnare respons. Ändå klarar ET5 Touring 0-100 km/h på fyra sekunder, vilket är bra mycket kvickare än vad någon av oss någonsin behöver.

Men att ändra körlägen eller ställa in nivån på energiåtervinningen gillar inte bilens egen lilla maskot Nomi. Så fort jag tar ögonen från vägen uppmanar Nomi mig att vara fokuserad. Lite gulligt till att börja med men irriterande i längden. Dessutom finns de flesta funktioner jag behöver och vill ändra på i den stora bildskärmen så jag har inget annat val än att fortsätta irriteras av Nomi.

När vi provkörde ET5 sedan irriterade den minimala sikten bakåt. Med en såpass sluttande bakruta är det lätt att förstå att backspeglarna har svårt att hitta något ljus och det blir alltså till att lita på ytterspeglarna och backkamera. Samma problem har förstås inte Touring som har en mer upprätt bakruta.

Utrymmet i baksätet var bra redan i sedanen och är minst lika bra i kombi. Bra med plats på bredden och eftersom taket börjar slutta nedåt först efter ryggstödet är det bra plats även uppåt. Föraren och passageraren till höger fram sitter också bra tack vare många inställningsmöjligheter på stolarna. Möjligen hade jag personligen föredragit en något lägre position i förhållande till ratten. Jag hade också gärna sett en lite längre och bredare dyna.



Sidorutorna bak gjordes om och taklinjen drogs upp – vips så blev ET5 en kombi.

ET5 Touring är sett till köregenskaper väldigt lik sedanen så handlar det bara om att köra bilen går det bra att leta upp Nio ET5-bilar på deras hemsida. När det här skrivs erbjuds provkörningar i Täby, Uppsala, Göteborg, Malmö, Burlöv, Helsingborg och Varberg.

När du provkört är det dags att ta fram miniräknaren. Priset för en ET5 Touring utan batteri är från 576 000 kronor. Lägg sen på 130 000 kronor, eller 1 799 kronor per månad. Ett batteri på 100 kWh, som provkörningsbilen, kostar 240 000 kronor, eller 2 999 kronor per månad. Det är samma pris för batterierna som för ET5 sedan och Nio anser att batteriet är betalt först efter åtta år. När vi skriver det här finns inga uppgifter om vad en prenumeration, i praktiken privatleasing, skulle kosta för en ET5 Touring. Men räkna med någon tusenlapp upp jämfört med ET5 sedan som du kan prenumerera på för lite drygt 10 000 kronor per månad. I varje prenumeration ingår två batteribyten per månad men de byten du inte utnyttjar kan sparas till en annan månad. Det går alltså att spara ihop till en bilsemester, men för dig som behöver byta batteri ofta blir det en extra kostnad. Från och med 1 april 2024 ändras prissättningen, om vilken du kan [läsa här](#).

Nyligen tecknade Nio ett samarbetsavtal med Geely där företagen ska enas om en standard för framtida batteribytarstationer och lösningar för att kunna byta batterier på varandras bilar. I framtiden kan det alltså bli aktuellt att byta batterier även på bilar från [Volvo Cars](#) i Nios stationer, och tvärtom köra in med en Nio till en Geely-anläggning. Hur långt fram i tiden det ligger är oklart.

Tillbaka bakom ratten på Nio ET5 Touring. Jag trivs i den ljusa förarmiljön även om Nomi fortsätter att klaga på att jag inte är tillräckligt fokuserad på körningen. Konkurrensen bland de renodlade kombibilarna är minimal så rivaler blir Renaults nya Scenic och Teslas lite mera suvlika Model Y, tillika Europas mest sålda bil under 2023. Kan Nio trots sin något röriga affärsmodell locka några av Tesla Model Y-köparna är framgången given. Lyckas de inte kommer Nio snabbt utveckla en annan modell.

NIO ET5 TOURING 100 KWH

Pris: Från 576 000 kronor.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 204 hk (150 kW). Bakre elmotor, max effekt 286 hk (210 kW). Max systemeffekt 490 hk (360 kW), sammanlagt vridmoment 700 Nm. Batteri 100 kWh varav 92 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/125 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 245/45 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 289, längd 479, bredd 196, höjd 150, spårvidd f/b 168/168. Markfrigång 15. Tjänstevikt 2 360, maxlast 515, max släpvagnsvikt 1 400. Baga-gevolym (VDA-liter) 450–1 300 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,0 s, toppfart 200 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,93 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 560 km.

Garantier: Nybil 5 år/15 000 mil, rostskydd 10 år, lack 5 år/15 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 0 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler**Tesla Model Y**

Storsäljaren i Europa lockar kunder som tidigare köpt såväl kombi som suv. Kan konkurrera med snabbt laddnätverk och stora utrymmen. Inte så rolig att köra.

Pris: Från 574 170 kronor.

**MG5 Electric**

Betydligt mycket enklare som bil och inte alls lika ombonad, stilren och trevlig inuti. Rätt obekväma stolar också. Men MG5 lyckades bli först att bygga en renodlad eldriven kombi. Och priset är, precis som för andra MG-bilar, väldigt lockande.

Pris: Från 399 990 kronor.



Jan-Erik Berggren

9. Här tillverkas solid state-batterier – sedan förra året

24 jan 2024



Toyota och Nissan talar om att lansera storskalig tillverkning av solid state-batterier från 2028. Så exakt har inte Volkswagen och BMW varit, men båda har fått celler att testa från de amerikanska batteriutvecklare de investerat i. Med solid state-batterier hoppas biltillverkare kunna tillverka elbilar med längre räckvidd, snabbare laddning och mer säkerhet jämfört med idag.

Och nu ser vi ut att kunna få bilar med solid state-batterier betydligt tidigare än så. Rentav nu, faktiskt. För **taiwanesiska** ProLogium meddelar att de inledde tillverkning av solid state-batterier i slutet av förra året. Redan i år räknar de med att de kommer användas i en modell, men från vilken tillverkare det handlar om framgår inte.

– Detta är världens första massproduktionslinje för solid-state litiumbatterier, främst för elbilar. Elbilstillverkare är våra framtida partners, sade ProLogiums vd Vincent Yang vid en pressträff enligt taiwanesiska **medier**.

Det uppgavs också att det fanns representanter från Mercedes på plats. Den tyska tillverkaren har investerat i ProLogium, detsamma gäller kinesiska NIO och vietnamesiska VinFast. När Mercedes **ökade sin investering i ProLogium** i början av 2022 hette det att planen var att lansera ”utvalda modeller” med solid state-batterier år 2025.

Årskapaciteten i fabriken är till en början låga 0,5 GWh per år. Även på sikt är med målet 2 GWh per år inga enorma volymer planerade. Det ska enligt ProLogium räcka till batteripaket på 77 kWh för 26.000 elbilar. En betydligt större årsproduktion på 48 GWh är planerad i batterifabriken som ProLogium bygger i franska Dunkerque. Om det där även kommer tillverkas solid state-celler är oklart.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Volkswagen uppges söka flera vägar till solid state

10. Nytt varsel på Polestar – ska tredubbla försäljningen

Publicerad 2024-01-26 kl 15:25 (uppdaterad 2024-01-26 kl 15:34) Text Erik Söderholm

Polestar har som mål att tredubbla försäljningen till nästa år. Nu varslas hundratals personer om uppsägning.



Polestar varslar 15 procent av personalen om uppsägning, vilket motsvarar 450 personer varav 250 tjänstemän i Sverige. Det rapporterar [Göteborgs-Posten](#).

– Vi har startat en process att dra ned på personalstyrkan för hela koncernen med 15 procent, säger Theo Kjellberg, pressansvarig på Polestar, till tidningen.

Enligt honom är bakgrunden dels Polestars nya affärsplan med målet att nå 160 000 sålda bilar 2025, dels att minska behovet av extern finansiering och dels de ”utmanande marknadsförhållandena”.

Polestar har sagt upp personal tidigare och även sänkt försäljningsprognoserna. Förra året sålde Polestar **55 000 bilar** och bolaget har av SEB **klassats som värdelöst**.

Under 2024 ska Polestar börja leverera två nya modeller, dels coupésuven **Polestar 4** och dels den större suven **Polestar 3**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Bleka siffror för Polestar – försäljningen rasar



Bankens besked: Polestar är värdelöst



Polestar gör brakförlust och varslar hundratals anställda

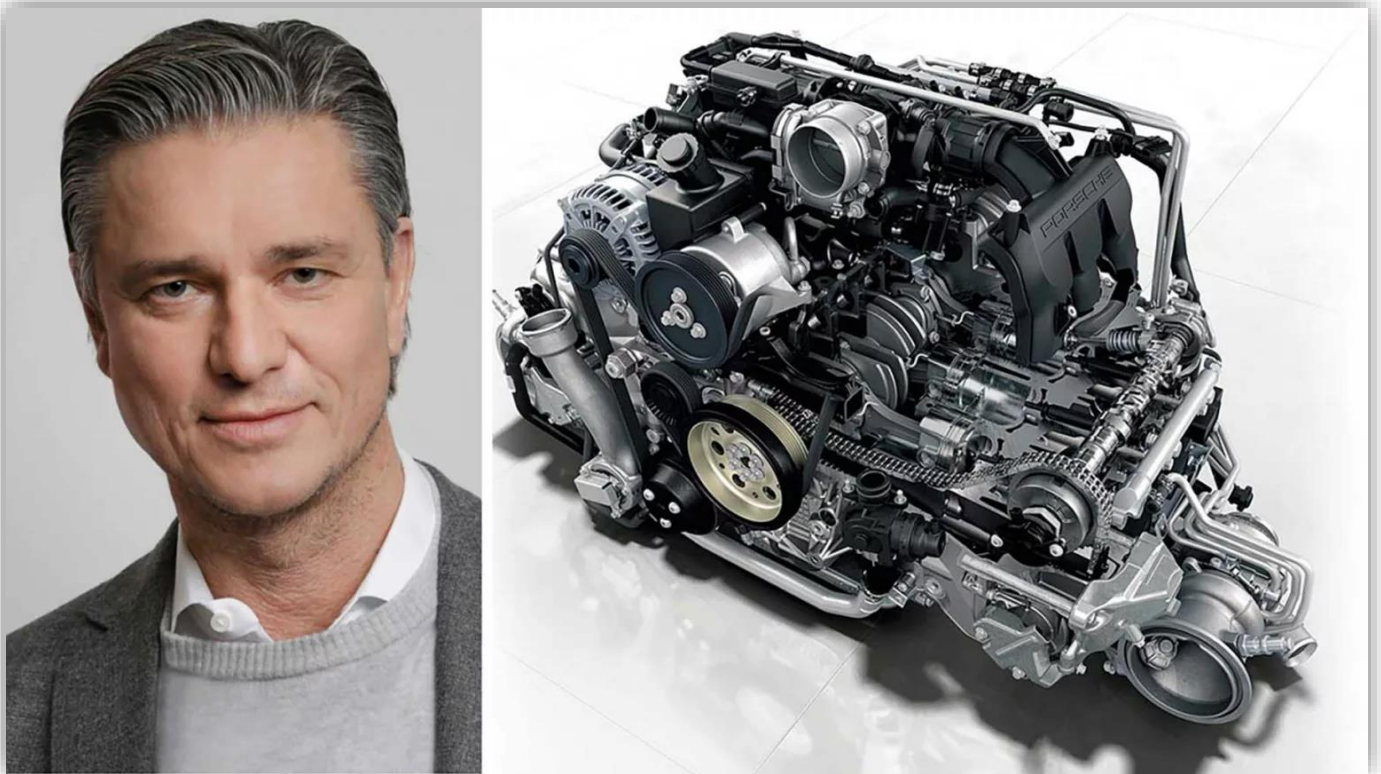


Tufft för Polestar – tappar 190 000 kr per bil

11. "Förbudet mot förbränningsmotor kan försenas"

Av Maths Nilsson 26 januari 2024 kl 0505

Europa kan skjuta upp förbudet mot förbränningsmotorer. Det hävdar Porsches finanschef under avtäckningen av nya Macan. – Det finns många diskussioner just nu kring slutet för förbränningsmotorn. Jag tror att det kan bli försenat, säger Lutz Meschke till Bloomberg.



Elbilarna har drabbats av sina första stora bakslag efter att försäljningen gått ner efter att bidrag tagits bort och att många nya köpare inte har råd. Nu går en av tungviktare i europeisk bilindustri ut med att förbudet mot att sälja nya bilar med förbränningsmotorer i EU 2035 kan skjutas upp.

Porsches finanschef Lutz Meschke tror att förbudet kommer att bli försenat efter nedgången för försäljningen av elbilar. Enligt Meschke klarar Porsche och andra tillverkare av premium-bilar att sälja dem utan subventioner. Men det är fel att ta bort dem från volymsegmentet.

– Vi måste se hur brant ökningskurvan är under de kommande åren. Om vi har en situation som nu, med viss ovilja att köpa elbilar i Europa, så kanske subventionerna kommer tillbaka, säger Lutz Meschke [till Bloomberg](#).

Uttalandena ska ses mot bakgrund till att den största partigruppen EPP i Europaparlamentet planerar att gå till val på att riva upp förbudet. Deras valmanifest läckte ut, och där framgår de att de vill riva upp förbudet. I partigruppen ingår bland annat Moderaterna och Kristdemokraterna, men det är främst tyska krafter som verkar för att förbudet ska rivas upp.



Maths Nilsson

Läs mer:



Bråk i EU – Tyskland vill stoppa förbudet mot...



Tyskland vill stoppa förbudet mot bilar med...



Fem länder vill försena EU:s förbud mot förbränningsmotorer



Förbud mot förbränningsmotorer i EU rivs upp – här...



Volvo Cars vd i ordkrig med Porsche om förbud mot...

12. Tummen ned till förslag om självkörande bilar

Publicerad 2024-01-25 kl 1820

Text Erik Söderholm

Flera remissinstanser – däribland Volvo Cars och polisen – kritiserar regeringens nya förslag om självkörande bilar.



För snart två år sedan trädde en EU-förordning i kraft som ställer tekniska krav på de helt självkörande bilar som börjat rulla på vägarna i Europa.

Hittills har inga sådana helt självkörande fordon blivit typgodkända i Sverige, och nu försöker regeringen snabba på tempot genom att införa svenska trafikregler som anger exakt var dessa fordon får köras.

Reglerna är tänkta att träda i kraft den 1 juli 2024.

”Det finns annars en risk att fordonen förs var som helst. Oklarheter i trafikreglerna kan också medföra att helautomatiserade fordon inte sätts på marknaden i Sverige och att utvecklingen avstannar”, skriver regeringen.

Men flera remissinstanser ger nu tummen ned till förslaget. Branschorganisationen Mobility Sweden, Transportstyrelsen och Riksförbundet M Sverige tycker till exempel att det måste kompletteras och ändras för att gå att genomföra rent praktiskt.

M Sverige kritiserar också att det inte finns någon information om vilken data – och hur mycket data – som ska samlas in av fordonen.

Sex nivåer: Så självkörande är bilen

NIVÅ 0	NIVÅ 1	NIVÅ 2	NIVÅ 3	NIVÅ 4	NIVÅ 5
Det är föraren som kör även om funktionerna är aktiverade			Det är inte föraren som kör när funktionerna är aktiverade		
Vad gör personen i förarstolen?					
Föraren måste hela tiden vara uppmärksam på trafiken – styra, gasa och bromsa – samt vara beredd att ta över när systemet varnar			Föraren måste ta över när systemet varnar	Föraren behöver inte ta över körningen	
Vad gör bilens fnesser?					
Varnar och kan i vissa fall assistera	Styra eller gasa/ bromsa	Styra och gasa/ bromsa	Kör bilen under vissa förhållanden . Kan bara aktiveras om alla krav uppnåtts		Kör bilen under alla förhållanden
Typiska exempel					
Autobroms, döda vinkeln-varning, filhållnings-assistans	Styr-assistans eller adaptiv farthållare	Styr-assistans och adaptiv farthållare samtidigt	Kökörnings-assistans	Lokal förarlös taxi, bilen kan sakna ratt eller pedaler	Samma som nivå 4, men bilen kan köra överallt oavsett förhållanden

Källa: SAE

Även polisen kritiserar förslaget eftersom det riskerar att bli svårt att tillämpa i praktiken. "Det gäller särskilt frågan om hur identiteten på den person som aktiverar det automatiska körsystemet ska kunna fastställas samt hur denna person ska kunna hållas straffrättsligt ansvarig", uppger Polismyndigheten.

Volvo Cars stämmer in i Mobility Swedens kritik och tycker att regeringens promemoria har brister. Volvo vill att det klagörs att biltillverkaren har det juridiska ansvaret om något händer och att den som sitter bakom ratten får göra annat än att övervaka körningen, till exempel använda en mobiltelefon.



Erik Söderholm
Mer från vi bilägare:



Självkörande bilar kan bli klimatbovar



Tesla-rivalen om självkörande bilar: "I princip omöjligt"



"De självkörande bilarna har kört fast"

Feber

13. Volvos nya lastbil kan gå på el, diesel eller vätgas

Av Bobby Green 2024-01-26 kl 1520

Har rejäl sovhytt.



FILM: <https://youtu.be/D-DbrC4Jp08?t=178>

Volvo Trucks North America har nu presenterat en ny generation av lastbilsmodellen VNL i USA. Förutom en ny design bygger modellen på en helt ny plattform anpassad för el, diesel eller vätgasdrift. Inledningsvis är det dock diesel på 13 liter som erbjuds och den bjuder på upp till 500 hästar och 2640 newtonmeter i vrid. Till denna kopplas den senaste versionen av automatlådan I-Shift. Bilen ska vara tio procent snålare än tidigare och mycket av detta kommer från den mer strömlinjeformade karossen och en vindruta som är mer böjd än tidigare. Man kan få den nya lastbilen med sex olika hyttkonfigurationer och den största är som ett mindre vardagsrum. Nya VNL ska vara den mest innovativa, säkraste och bränsleeffektiva modell företaget någonsin byggt.

Läs mer på länken: volvogroup.comFordon



Bobby Green

14. Opel GT var turbocabben som höll överraskande hög klass

Publicerad 5 juli 2020

Text Calle Carlquist

Snygg, snabb och prisvärd. Succén uteblev ändå, efter bara tre år tog det roliga slut.



Badge engineering är ett illa omtyckt begrepp men när det gäller Opel GT och dess snarlika, likvärdigt motoriserade syskon Pontiac Solstice, Saturn Sky och Daewoo G2X användes det för en väldigt rolig och prisvärd bil.

Opel GT for runt i gränlandet mellan Mazda MX-5 och BMW Z4, med läcker, egen profil, en rask och stark snarare än varvillig turbomaskin och en snygg, funktionell inredning som tyvärr hade väldigt ont om förvaringsfack. En ren nöjesbil som om den varit något lite mer praktisk kanske hade överlevt ännu.

Motorn var på bara två liter men gav 264 hk, alltså en litereffekt så hög som 132 hk. Chassit var en udda ramkonstruktion, med två längsgående rör och ett golv delvis av glasfiber. Dubbla triangellänkar fram och bak höll i hjulen och det fanns stora doser av gammaldags, bakhjulsdriven körglädje med mekanisk nerv. En växellåda med lite kärva ingångsvärden förhöjde känslan av grabbatag i ekonomiklass.

På papperet och i vårt test höll Opel GT förbluffande hög klass i allt utom möjligen bromsarna.

Tre år, längre höll inte detta försök att vässa Opels image, gud vet för vilken gång i ordningen. Det har alltid varit som fördömt vare sig märket satsat på sport- eller lyxbilar genom åren. Ändå avhöll man sig denna gång noga från att skriva ut namnet Opel på GT, bara märkessymbolen fanns!





OPEL GT TURBO

Svensk nypris 2007: 299 000 kronor.

Import/produktion: Omkring 70 bilar nysålda i Sverige. Totalt byggdes 7 519 exemplar av Opel GT under 2007–juli 2009.

Snabbfakta: R4, 1 998 cm³, 4 ventiler/cylinder, 264 hk, 350 Nm, 5-växlad manuell, bak-hjulsdrift, toppfart 229 km/h, 0–100 km/h 5,7 s, förbrukning 9,2 l/100 km.



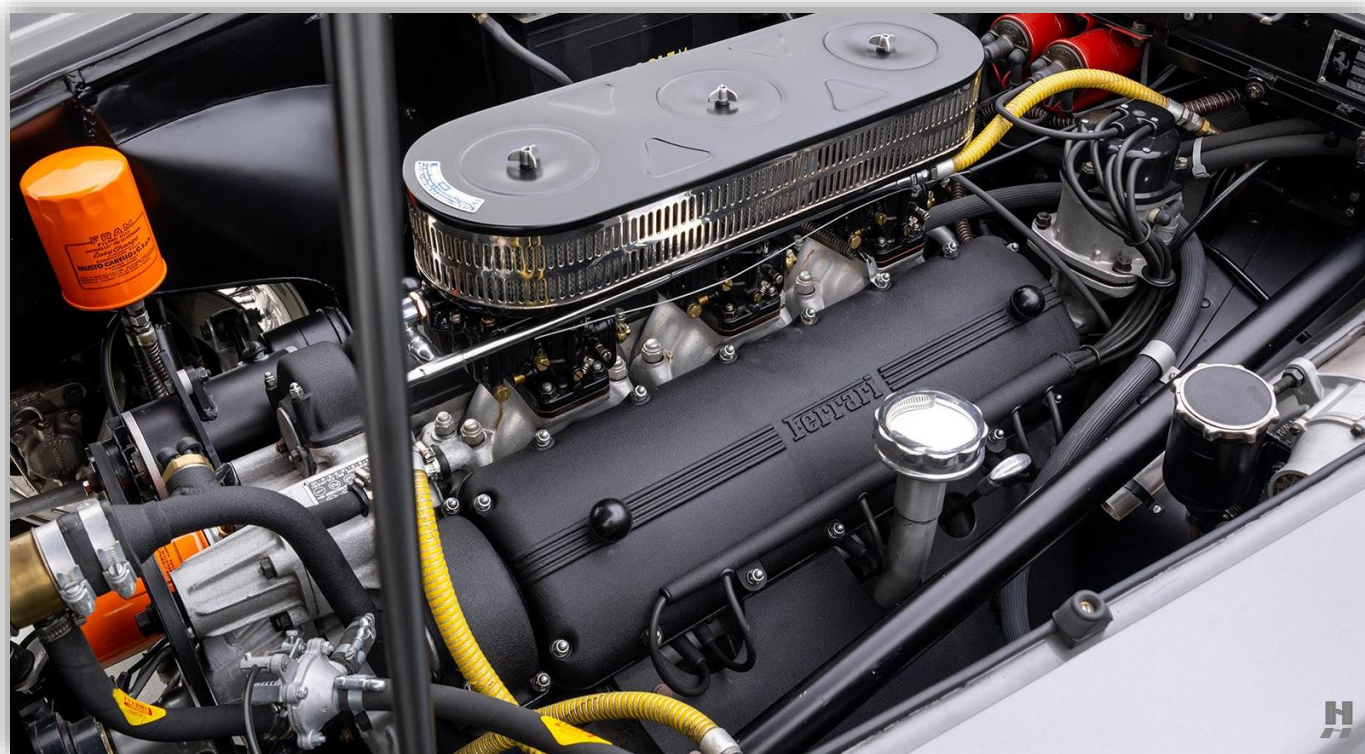
Calle Carlquist

15. Ferrari 250 GT Cabriolet 1960



Ibland uppnår vi de bästa resultaten när vi håller saker och ting enkla. Enkelhet är kanske inte det första man tänker på när det gäller italienska sportbilar från 50- och 60-talen, men ett engagemang för enkel, beprövad design är precis vad som gjorde Ferraris milstolpe 250-serie till en sådan rungande framgång. Liksom de flesta Ferraris på den tiden föddes 250:an i tävling, och den förlitade sig på robusta mekaniker som bevisade det gamla ordspråket "för att avsluta först, måste du först avsluta". Gatbilarna följde efter och delade i stort sett samma rörformade spaljéram med en levande bakaxel, främre länkarmsfjädring och den lätta, kraftfulla V12:an på 2 953 cc designad av Gioacchino Colombo. Plattformen var otroligt betydelsefull för Ferrari och gav upphov till legender som 250 Testarossa, Berlinetta med kort hjulbas och GTO. Den gav också ett massivt uppsving för Ferraris vägbilsverksamhet och var den överlägset mest framgångsrika serien dittills. Chassit i 250-serien är uppfött på tävlingsbanan och anpassar sig enkelt till vägkörning, och 250-seriens Gran Turismos är kända för sin komfort, flexibilitet och prestanda.





I takt med att efterfrågan på Ferrari GT-bilar ökade behövde Enzo några produktionsmodeller för "volym" för att mätta köparna. Efter flera relativt lågproduktionsmodeller som 250 Europa, 250 Boano/Ellena och Pinin Farina Cabriolet (serie 1) var det dags för Ferrari att öka produktionen. Lägligt nog hade Pinin Farina (företagsnamnet officiellt två ord fram till 1961, då det återinförlivades som "Pininfarina") nyligen utökat sin tillverkningskapacitet, så Enzo Ferrari bad Battista Farina att designa en ren och enkel GT-coupé för 250-chassit. Resultatet blev en 250 PF Coupé som blev en succé bland köparna och blev företagets första riktiga volymproduktionsmodell, med 353 byggda mellan 1958 och 1960.

På Parissalongen 1959 presenterade Ferrari en ny 250 GT Cabriolet baserad på Pinin Farinas coupédesign. Officiellt känd som 250 GT Cabriolet Series II, är den också känd som Pinin Farina Cabriolet eller helt enkelt PF Cab. Den nya Cabrioleten var skarp, ren och elegant, mindre sportig än California Spider och var på det hela taget mjukare och bekvämare för långfärdsturer, en uppgift som den utmärkte sig för. Samlare eftertraktar fortfarande dessa bilar för deras enkla elegans, hållbarhet och anmärkningsvärt bekväma, användbara karaktär.

S/N 2135 presenteras i en fantastisk nyans av Grigio Ferro Metallizzato över smidiga naturliga hudar och är ett enastående exempel på Ferraris eleganta *gran turismo* med öppet tak, med en krävande mutter-och-bult-concours-restaurering av Farland Classic Restorations i Englewood, Colorado. Det är en fantastisk bil, som erbjuds komplett med en sällsynt fabrikshardtop, verktygsrulle och omfattande dokument, inklusive en Ferrari Classiche Red Book.

Enligt den medföljande Massini-rapporten färdigställdes 2135 i oktober 1960, färdigställdes i *Sabbia Sahara* (sand) över rött läder och levererades en månad senare till USA via Luigi Chinetti Motors i Greenwich, Connecticut. Frank Carter från Waterloo, Ontario, Kanada blev den första ägaren och köpte bilen från Chinetti 1960. I februari 1973 såldes 2135 till Jon Granik, en kanadensisk skådespelare och stjärna i CBC:s radio och tv. 1977 köpte Joseph Schlesinger från Ontario bilen och behöll den i över 40 år.



Det var under Schlesingers ämbetsstid som en fullständig restaurering av IAC/PFA (International Advisory Council for the Preservation of Ferrari Automobiles) bedömningsstandarder beställdes, med början 2014. Varje aspekt av bilen togs om hand av Jack Farland och hans team på Farland Restorations, och projektet är väldokumenterat via en stor bunt kvitton. Efter tre års noggrant arbete fick denna fantastiska Ferrari en eftertraktad Platinum Award och Wayne Obry Memorial "Excellence in Restoration"-priset vid 2017 års Palm Beach Cavallino Classic. Sedan dess har bilen blivit en del av en privat samling där den har underhållits och bevarats på ett kärleksfullt sätt.

Dokumentationen visar att denna bil har kvar sin ursprungliga, nummermatchande motor och fyrväxlade växellåda med överväxel. Bakaxeln byttes ut vid något tillfälle, även om den är av rätt typ och specifikation som originalet. Bilen är i utmärkt mekaniskt skick, tack vare en fullständig översyn av drivlinan. Den löper vackert, med den karakteristiska mjukheten och underliggande muskeln som kännetecknar den magnifika Colombo V12.

Kosmetiskt sett är denna eleganta Cabriolet en okvalificerad knockout, med skarpa, fint definierade karosslinjer, exakt panelinriktning och utsökt lackering. Pläteringen och ljusarbetet är alla färdiga enligt högsta standard, och bilen är noggrant detaljerad med korrekt glas, Marchal-strålkastare, korrekt stämplade torkararmar och underbara helrenoverade hjul med tidsenliga Pirelli-däck. Motorrummet är färdigt till samma nivå, med korrekt hårdvara, finish, dekaler och etiketter.

Pinin Farina Cabriolet var alltid tänkt som en gentlemannaexpress, med komfort och bekvämlighet högt upp på Enzo Ferraris önskelista. Det här exemplaret gör verkligen ingen besviken, med sina rika och smidiga lädersäten, korrekta mattor med låg lugg och enkla men ändå väl genomtänkta detaljer. Bekväma säten och ett generöst tilltaget bagageutrymme understryker bilens GT-etos, och med den extra hardtoppen kan den bli en äkta tresäsongsstouer. För de varmare månaderna, när den hårda toppen är avtagen, finns det en svart Stayfast-sufflett i canvas för att hålla passagerarna bekväma.

Även om de var avsedda att tilltala en bredare publik, producerade Ferrari bara 200 av Series II 250 GT Cabriolet, och de är fortfarande mycket eftertraktade av samlare. S/N 2135 är fortfarande en av de finaste i sitt slag som finns tillgänglig, och även om den är redo att fortsätta samla hårdvara på concours-gräsmattan, är den lika redo att avnjutas till fullo på den öppna vägen.



16. F1 säger nej till Andretti – läs den hårda domen

Av Anna Andersson 1 februari 2024 kl 0624

Det blir ingen start för Andretti i F1. Formel 1 säger nej.
Och det med eftertryck.



Mario Andretti vill se sonens team i F1 – men ställen säger nej.

FIA (internationella bilsportförbundet) har redan godkänt Andretti och vill se det amerikanska stallet som ett elfte team i **Formel 1**. Andretti har rekryterat personal från flera konkurrerande stall och gör en storsatsning för att ta en plats, först vill teamet köpa en motor till 2025 och efter 2028 köra med en motor från Cadillac.

Nu har ställen och F1 tagit ställning.

De vill inte alls ha ett elfte team. I alla fall inte till 2025.

– Vår utredning visar att ett elfte team inte skulle bidra med något värde för mästerskapet, skriver Formel 1 i sin första punkt.

– Vi tror inte att det stall som ansöker skulle vara tillräckligt konkurrenskraftig.

Vidare skriver F1 att Andretti skulle "skada mästerskapets rykte" om det måste köpa en obligatorisk motor "potentiellt över flera säsonger".

F1 avvisar Andretti

Det amerikanska teamet har bekräftat att de har ett samarbete med amerikanska General Motors som också vill ta en roll som motorleverantör i Formel 1, men först år 2028. Fram till dess hade stallet behövt köpa motorer från en annan tillverkare.

Formel 1 betonar i sitt uttalande att stallet skulle kunna ha en större chans att lyckas om de ansöker för att delta från och med 2028. F1 lämnar en öppning för om stallet för med sig en ny motortillverkare till mästerskapet.

– Vi skulle bedöma en ansökan med en GM-motor till mästerskapet 2028 på ett annat sätt, om det handlar om ett fabriksteam eller som ett kundteam som själva utvecklar alla tillåtna komponenter.

Kommer ett elfte team till Formel 1?

Mario Andretti, världsmästare i Formel 1 1978, är pappa till Michael om driver satsningen och många har trott att just namnet efternamnet skulle vara viktigt för F1.

Men det tycker inte F1 som levererar ytterligare en örfil till Andretti när de skriver att:

“Även om namnet har ett visst erkännande bland Formel 1-fans, tyder vår utredning på att Formel 1 skulle vara mer sannolikt att förbättra Andrettis varumärke än tvärtom.”

Kort om F1

Haas är först ut med att presentera sin bil. På fredag klockan 15.00 för oss i Europa. Därefter följer Stake F1 och Williams på måndag. [Hela listan ser du här.](#)

Sedan har vi ett nytt avsnitt av vår F1-podd [Plattan i Mattan](#), vi snackar om Charles Leclercs nya kontrakt, om hans lillebror som fått köra en Ferrari som testförare, nya banor och mycket mycket mer.



Roger Warolin