



BMW 507 1959

- 1. Gamla biltillverkaren som redan gör vinst på elbilar**
- 2. Första eldrivna modellen från Mahindra har premiär i år**
- 3. Porsche Taycan med 952 hk och 320 kW laddning**
- 4. Prov VW ID.7**
- 5. Brandrisk i Mercedesbilar med 48-voltsteknik**
- 6. HiPhi pausar produktionen i minst sex månader**
- 7. Elbilar krisar men här gör man succé**
- 8. Hur många strejkar egentligen på Teslas verkstäder i Sverige**
- 9. Svenska Tesla-jobben kan vara borta för alltid**
- 10. El-snöskotern Vidde Alfa är här**
- 11. BMW Z8**
- 12. Provkörning av BMW 507**



1. Gamla biltillverkaren som redan gör vinst på elbilar

Posted by Kristofer Rask februari 16 kl 2024

Fordonsjätten Stellantis storsatsar på elbilar över hela sin varumärkesportfölj. Där ingår bland annat märken som Fiat, Opel, Citroën och Peugeot med fler lanserade elbilar.



Fiat 600e.

Fler modeller är dessutom på gång, och det med målet att snart bli en helelektrisk fordonskoncern i Europa. Bland annat kommer snart **Sveriges billigaste elbil e-C3** från Stellantis-märket Citroën i år.

När andra fordonstillverkare kämpar med att göra vinster på sina elbilar så uppges Stellantis vara där redan idag, **rapporterar Electrek**. Strategin ”att helt enkelt satsa på elbilar och köra full fart framåt” har lyckats för koncernen.

Nästa steg ska nu vara att ha samma vinstmarginaler på elbilar som med bilar med förbränningsmotorer. Det sa Carlos Tavares, koncernchef för Stellantis, i ett uttalande tidigare i veckan:

– Vi jobbar väldigt, väldigt hårt för att få vinstmarginalerna på elektrifierade fordon till samma nivå som förbränningsbilar. Vi är inte där än. Men vi närmar oss, sa Carlos Tavares.



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.](#)**

Feber

2. Första eldrivna modellen från Mahindra har premiär i år

Bobby Green 2024-02-19 kl 1700

Full med Volkswagen-delar.



Vi har tidigare skrivit att den indiska biltillverkaren Mahindra skulle börja samarbeta med Volkswagen kring elbilar. Detta var för två år sedan, och nu har man skrivit på ett gemensamt avtal kring allt. I december ska den allra första eldrivna modellen med Volkswagen-delar i sig presenteras. Inte helt oväntat så handlar det om en SUV och det är en produktionsversion av det tidigare visade koncept XUV.e8. Efter denna ska den färdiga coupé-versionen XUV.e9 presenteras i april nästa år.

Det Mahindra kommer att få ta del av från Volkswagen är battericeller och andra elbils-komponenter från MEB-plattformen. Detta anpassas därefter till Mahindras egna plattform INGLO.





Bobby Green



**Mahindra visar fem eldrivna SUV-koncept
Bygger på Volkswagen-delar**



**Volkswagen och Mahindra ska börja samarbeta kring elbilar
För den indiska marknaden**



**Indiska Mahindra köper italienska Pininfarina
För 28 miljoner dollar**



3. Porsche Taycan med 952 hk och 320 kW laddning

2024-02-19

Text Morten Bek

Mer av allt i den förnyade elbilen från Porsche: Taycan kommer med upp till 952 hästkrafter, upp till 320 kW laddning och en räckvidd på upp till 678 kilometer. Högre priser ingår också i paketet.



Mer av allt. Det är vad du får i den nyligen presenterade 2024 års modellen av **Porsche Taycan**. Den eldrivna Porschen har genomgått stora tekniska förändringar som inte bara gör den snabbare, utan också kan laddas snabbare och köras mycket längre på en enda laddning.

Med bakhjulsdrift och Performance Battery Plus kan **Taycan** i bästa fall köras upp till 678 kilometer på en enda laddning, vilket enligt Porsche är en förbättring med 175 kilometer – dvs hela 35 procent. Detta är möjligt i **Taycans** basmodell när den är utrustad med Performance Battery Plus, som har en kapacitet på nästan 105 kWh.

Laddningen är också ännu snabbare än tidigare, vilket gör **Taycan** ännu mer imponerande än tidigare. Tidigare var gränsen 270 kW, nu är den 320 kW. Samtidigt har mycket gjorts för att optimera laddningen under svala förhållanden och för att tillhandahålla mer hög spänningsladdning; tidigare kunde en laddning från 10-80 procent slutföras på cirka 37 minuter vid en utomhustemperatur på 15 grader. Detta har reducerats dramatiskt till 18 minuter.



Basmodellen Taycan med det vanliga batteriet med en kapacitet på 89 kWh har en motoreffekt som ökat med 85 hk till 408 hästkrafter och WLTP-räckvidden i versionen med standardhjul och utrustning är nu 590 kilometer.

När det gäller hastighet finns det också mycket mer att hämta i den faceliftade [Taycan](#), som finns som Sedan, Sport Turismo (kombi) och Cross Turismo. Toppmodellen, Taycan Turbo S, har en standardeffekt på 775 hästkrafter, men ger den allt den kan hantera med övertryckta elmotorer och launch control, så adderas 190 hästkrafter. 2,4 sekunder från 0-100 km/h och motoreffekten ligger i Tesla Model S Plaid-sfären.

Priserna för Taycan börjar nu på 1 420 000 kronor

Porsche Taycan, liksom alla andra Porsche, är inte en bil som de flesta köper i en avskalad version med standardfärg och de mest grundläggande lättmetallfälgarna. Kunderna lägger till mycket utrustning till sina bilar, och det finns oändliga möjligheter att göra det. Det behövs bara mer pengar på bordet nu för att komma igång.

För basmodellen Taycan Sedan, hamnar den absolut billigaste 2024-utgåvan på 1 420 000 kronor.

Det finns plåster på det stora såret. Adaptiv luftfjädring har flyttats från tillval till standard, och matrix LED-strålkastare, läderklädsel, elektriskt justerbara framsäten och ett uppdaterat infotainmentsystem ger mer valuta för pengarna. Och som tidigare nämnt finns det också fler hästkrafter.

Fler hästkrafter, fler elmotorer, kombiversioner och många, många andra saker kan få priset att skjuta i höjden Konfiguratorn på Porsches webbplats erbjuder massor av alternativ för att skapa en mycket unik Taycan – och en mycket välutrustad, dyr Taycan. Om du tar den dyraste av dem alla, Taycan Cross Turismo Turbo S, som börjar på 2 440 000 kr och inte känner dig helt klar, kan du leka runt med extrautrustning, som dörrtrösklar i läder, en läderklädd nyckel och dina drömmars lack.



Relaterade artiklar:



BMW är redo med sin första eldrivna kombi



Elektriska Porsche Macan kör upp till 613 km på en enda laddning



BMW toppar upp: i5 med 394 hk



Elektriska Porsche Macan



4. PROV: VW ID.7 – comeback mission

Av Alrik Söderlind Foto Volkswagen Publicerad 2024-02-14 Uppdaterad 2024-02-14

Bekväm, rymlig och praktisk med ett pris som lockar är ID.7 ett klipp för förnuftiga tjänstebilister. Men hänger VW med i elbilsutvecklingen?



*VW ID.7 – en världsbil som måste lyckas.
Kommer som "sedan" med halvkombilucka till en början.*

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

Elbilsvärlden gungar. Hur snabbt kommer omställningen att gå? Vilka märken slås ut? Är de kinesiska företagen omöjliga att stoppa eller kommer de flesta att gå i konkurs? Kan man tjäna pengar på elbilar?

Höga räntor, låg konjunktur, ökade råvarupriser, inflation samt i många länder slopade elbilstöd – plus en infernalisk konkurrens med priskrig har gjort elbilsvärlden till ett litet helvete.

Har Volkswagen valt rätt väg med sin ID-satsning, långt aggressivare än Toyotas elbilsstrategi?

Tesla och BYD har varit de glimrande stjärnorna, bara att följa efter? Knappast.

Elbilsmarknaden har förvandlats till ett pengaslukande race med extremt stora insatser, där man måste vara med, frågan är bara hur mycket och hur tidigt? Klarar man av tekniken?



*Högre kvalitetskänsla och fler fysiska reglage än i exempelvis VW ID.4.
Men är den tillräckligt modern och lockande?*

Världens näst största biltillverkare – VW – gick in hårt efter Diesalgateskandalen, inte bara för att göra världen till ett bättre ställe utan också för att tvätta sin image och vända blad. Tyvärr har det inte varit så lätt som man hade hoppats.

Deras europeiska elbilsfabriker tvingas sakta in, och i Kina har VW blivit omkullsprungna av snabbfotade nystartade elbilsföretag som hungrar efter pengar och vräker ut nya modeller i en takt som aldrig tidigare skådats.

BYD är numera det största märket i Kina. VW:s andel av elbilsmarknaden är bara dryga två procent och man tappade 19 procent av sin elbilsförsäljning där under det första halvåret, på en marknad som ökade med 20 procent, medan man har runt tio procent av totalen, jämfört med cirka 15 procent för tre år sedan ...

Volkswagens bilar har varit för tråkiga och tekniskt har de inte heller imponerat, samt på senare tid varit alldeles för dyra. De kinesiska kunderna tycks resonera "hellre en spännande kinesisk bil med fräsch design och nya uppkopplade finesser än en tysk 'Nokia'."

Entré VW ID.7. En världsbil som måste lyckas – även i Kina. En snudd på fem meter lång "sedan" med halvkombibaklucka. Är det rätt satsning i en värld där suvarna tar över mer och mer? Till sommaren kommer kombiversionen kallad Tourer, som i Europa borde ha stora chanser att bli populär, eftersom den är först bland stora eldrivna kombibilar. Kanske en ny Sverigefavorit?

Interiören är väldigt långt ifrån ID.3 och ID.4:s spartanska Teslatolkningar. Det bjuds fler knappar och traditionell känsla med finare material. Men man har fortfarande inte fysiska reglage för klimatinställningarna, även om slidereglagen numera är belysta och alla värmeinställningar alltid finns lättillgängliga.



Ett cW-värde på 0,23 bidrar till lång räckvidd: 618 km.

Den snart sagt obligatoriska stora skärmen i mitten sitter där den ska, ackompanjerad av en liten skärm som tryckts in i panelen mitt framför ratten, samt en stor head up-display. Bakspeglarna har de traditionella inställningsknapparna på dörrsidan och rattens position ställs in manuellt – skönt, medan fönsterhissarna fortfarande bär spår av förenklingsmanin, eftersom man måste välja mellan att hissa upp och ner rutorna fram eller bak.

Den känns inte spännande eller futuristisk, inte heller speciellt elegant eller premium. Men trygg. Med ett antal kinesiska tillverkares förarmiljöer och interiörer i minne upplevs ID.7 som präktig och lite trist. Som om ingenjörerna haft mer att säga till om än designgänget, men VW har likt Porsche haft med en psykolog i utvecklingen av förarmiljön.

Det är därför den lilla hastighetsmätaren finns precis framför ratten: "Det är trafikfarligt med hastighetsmätaren i mittenskrämen." Vad säger Volvos psykologer om det? Om man nu har några sådana anställda.

Användarupplevelsen blir viktigare och viktigare i dagens tekniskt avancerade bilar som ofta har en myriad av undermenyer och inställningsmöjligheter.

Mjukvaran kan avgöra bilköp. Fungerar allt stressfritt – och buggfritt? Trivs man bakom ratten? Finns alla appar och underhållningsfunktioner enkelt till hands? Är röststyrningen till hjälp eller stjälp?

VW hade stora problem med mjukvaran i ID.3 och har satsat enorma resurser på sitt nya mjukvaruföretag Cariad. Tyvärr har allt inte gått som planerat, med förseningar och neddragningar som följd. Att förvandla bilar till rullande "smarta telefoner" är lättare tänkt än gjort, speciellt om man utgår från bilen, och inte från mjukvaran, vilket Tesla gjort.

Dags för en titt på hårdvaran. Det är samma MEB-plattform som syskonbilarna, men det mesta har förfinats och uppgraderats, som den nya 286 hk starka motorn bak, som trots mer effekt är energieffektivare.

Max laddeffekt av 400-voltssystemet är 175 kW och 10–80 procent ska gå på 30 minuter. Plug & Charge finns, och bilen ska vara förberedd för V2G och V2H. Däremot inte för V2L – att exempelvis driva elverktyg med bilen går inte.



532 liter till 1 586 liter vid nedfällt ryggstöd.

Litiumjonbatteriet på 77 kWh ska ge en räckvidd på 62 mil och 0–100 km/h ska gå på 6,5 sekunder. Vikten är 2 186 kg. Längre fram kommer fyrhjulsdraft och även ett större batteri på 86 kWh som ska ge den bakhjulsdrivna versionen en räckvidd på över 70 mil. Det borde väl räcka.

Så långt bjuder specifikationerna inte på något att förvånas över. Inget sticker ut åt något håll. En vanlig ny elbil årsmodell 2024.

Detsamma kan nog sägas om designen, även om tycke och smak är upp till var och en. Men min gissning är att väldigt få kommer att bländas av formerna och köpa bilen bara för utseendets skull. VW:s ledning håller nog med eftersom man utsett Andreas Mindt till ny designchef efter Jozef Karban – för att göra VW till ”ett love brand”, med design som knyter an till ikoniska modeller.

Jag gissar att även kommande modellers interiördesign kommer att få ett modernare designspråk, med fler knappar. Kommer kanske till och med ljudvolymreglaget tillbaka?

Dags att åka. Det finns en på- och avknapp för tändningen och växelväljarspaken vid raten känns stor och lite klumpig. Inte mycket Teslavibbar.

Körupplevelsen är så odramatisk som den kan vara. Ett skönt drag, men långt ifrån hisnande acceleration. Styrningen är mjuk och fin och långt ifrån engagerande. Karossen ligger plant och bilen är neutral och trygg.

Sportläget ger lite mer styrsärpa och stramare fjädring, men det är väldigt långt till en Teslas lekfullhet och närhet, på gott och ont, beroende på vad man uppskattar mest.

Avstämningen är förmodligen helt rätt för bilen och jag gissar att 99,9 procent av alla mil i ID.7 kommer att köras på komfort- eller ecoläget.



Till sommaren kommer Sverigefavoriten!

Fjädringen är riktigt bra, kanske är det just chassit som sticker ut mest positivt med hela bilen? Vi kör en version med det uppdaterade adaptiva DCC-chassit som är tillval, och det rekommenderas verkligen, även om standardfjädringen förmodligen också är bekväm. I individuelläget kan man göra fjädringen ännu mjukare än i det förprogrammerade komfortläget.

Det som däremot varken är lagom eller behagligt är bilens röststyrning som oinbjuden ofta lägger sig i konversationen med kommentarer som "Det kan jag tyvärr inte göra för tillfället" eller "Det känner jag inte till". Under en timmes körning får vi stänga av systemet sex-sju gånger.

Enklare saker som att höja temperaturen eller sätta på rattvärmen fixas galant om man säger, "Mina händer är kalla" eller "Jag fryser", men jag lyckas inte få på massagen i stolarna med hjälp av röststyrningen.

Volvos/Polestars Googlebaserade infotainmentsystem som exempelvis kan berätta om dagens aktiekurser och justera funktioner i bilen är mycket bättre. Navigationen känns inte heller supervass och appuniverset ligger efter de bästa.

Självkörningssystemet är inte helt intuitivt att manövrera och vi lyckas inte få bilen att själv byta fil, vilket den ska kunna göra i hastigheter över 90 km/h. För det mesta är filhållningen bra, men några gånger kör den över heldragen linje, vilket kanske är bra, man in-vaggas inte i falsk trygghet. Det visar sig att det är något fel på vår bil, i de andra fungerar automatiserade filbyten bra.



Snabbladdning upp till 170 kW plug & charge. AC-laddning 11 kW. Förberedd för V2G/V2H.

De främre stolarna är stora och bekväma, med som sagt massagefunktion i både rygg och dyna, om man beställer "rätt" utrustningspaket.

Säger man till ID-assistenten att man är varm slås stolsventilationen på, det är bra.

Baksätet har fantastiskt knäutrymme och benvinkeln är bra, två personer sitter mycket bekvämt där bak. Även om fjädringskomforten inte riktigt är lika bra bak som fram är det här verkligen en bil man åker fint i, på alla platser.

Bagageutrymmet har plats för 532 liter och halvkombibakluckan gör kanske att många kommer att klara sig utan Touringmodellen.

Priset för introduktionsmodellen First Edition Plus startar på 664 900 kronor och för 14 800 extra får man också det adaptiva chassit – och i princip all utrustning man kan tänka sig vilja ha, utom dragkroken god för 1 200 kg, som kostar 13 600 kr extra.

Förmånsvärdet vid 50 procent marginalsatt är 2 800 kronor och det lär vara mycket svårt att hitta en bekvämare, rymligare och bättre utrustad familjebil för de pengarna. Däremot finns det en hel del alternativ som väcker mer känslor.

Där landar alltså Volkswagens senaste elbil, prisvärd och mycket bra på det mesta, men förmodligen inget som kommer att sätta raketfart på försäljningen i Kina, den viktigaste marknaden för VW.

Systerbilen ID.5 lär förmodligen sälja bättre i suvälskande Sverige, eftersom den är både billigare och ännu mer "familjig". Men jag skulle välja ID.7 för komfortens skull, och räkna med att VW får ordning på mjukvaran.

Men de som inte är tjänstebilister ska kanske vänta ett tag till. I vår kommer en ny generation Passat där laddhybriden ger 10 mils räckvidd till ett lägre pris.



Påminner om ID.5, men är givetvis lägre. VW har sedan ID.7 designades fått en ny designchef som ska ta fram mer känslomässiga bilar.

Snudd på 700 000 kronor för en ID.7 är i dagens högränteläge förmodligen långt ifrån något som Medelsvensson lär slå till på "bara för att få en ny bil". Blir värdetappet 40 procent på tre år tappar man närmare 100 000 kronor om året...

Det är i dag elbilens stora dilemma, oavsett varumärke.

TEKNISK INFO/VW ID.7

Motor: El, en elmotor, systemeffekt 286 hk, 545 Nm. Bakhjulsdrift. Batterikapacitet 82/77 kWh.

Laddeffekt AC 11 kW, DC 170 kW.

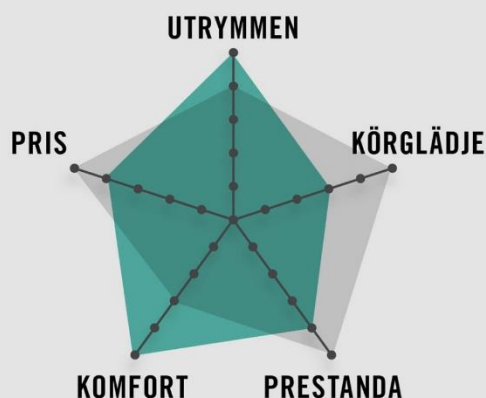
Kaross: L/b/h 4 961/1 862/1 536 mm. Axelavstånd 2 971 mm. Tjänstevikt ca 2 203 kg. Maxlast ca 427 kg. Bagagevolym 532/1 586l. Frunk 0 l. Dragvikt 1 000 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 6,5 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning blandad körning 14,3 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 614 km WLTP. Laddning 10–80 % 28 min.

Pris: 664 900 kr. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- VW ID.7
- Tesla Model 3 LR 4WD



SUMMERING

Bäst: Fjädring, ljudnivå, utrymmen, stabil att köra, utrustningsnivå.

Sämst: Mjukvaran känns inte färdig, ingen frunk, känns inte futuristisk – om det nu är ett minus.



KONKURRENTERNA



BMW i5 – komfortkärnan

Räckvidd 47–58 mil

Från 815 000:–

Privatleasing: inget erbjudande

Plus: Byggkvalitet och komfort.

Minus: Dyr, med dyr extrautrustning.



BYD Han – på rea

Räckvidd 52 mil

Från 599 900:–

Privatleasing 13 495:–

Plus: På rea, prestanda och fin inredning.

Minus: Snabbladdning och värdeminskning.



Hyundai Ioniq 6 – designad av vinden

Räckvidd: 42–61 mil

Från 589 900:–

Privatleasing: Inget erbjudande.

Plus: Räckvidd och snabbladdning.

Minus: Utrymmen, 624 900:– för längre räckvidd.



Mercedes EQE – varumärket

Räckvidd: 46–53 mil.

Från 699 000:–

Privatleasing: 8 805:–

Plus: Fjädring och ljudnivå.

Minus: Inte riktigt Mercedesdetalj kvalitet, och baksätet.



Tesla Model 3 – prispressaren

Räckvidd 51–62 mil

Från 519 170:– (Long Range 4WD 609 170:–)

Ingen privatleasing.

Plus: Körupplevelse, mjukvara.

Minus: Baksätet, ingen blinkersspak.

5. Brandrisk i Mercedesbilar med 48-voltsteknik

Publicerad 2024-02-19 kl 1237

Text Erik Söderholm

Mercedes går ut med en återkallelse av flera modeller. Totalt omfattas 75 000 bilar.



Mercedes har upptäckt ett fel i bilmodellerna E-klass, CLS och AMG GT som i värsta fall kan innebära brandrisk. Bilar med 48-volts mildhybridsystem kan ha en felaktigt monterad jordningspunkt. Om den överhettas finns risk för brand.

Globalt omfattas 75 000 bilar, men hur många svenska bilar som ska återkallas är oklart.

– Vi vet i nuläget inte om vi har några svenska bilar som berörs. Om det är så kommer berörda kunder kontaktas av oss, säger Steffen Holm, produktspecialist på Mercedes.

Åtgärden liknar en annan återkallelse som Mercedes gick ut med för E-klass, GLE och CLS för **snart två år sedan**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Svetsfel kan orsaka brand i Mercedes



Mercedes varnar: 800 000 bilar kan börja brinna



Rutorna kan lossna – nu återkallas flera modeller

6. HiPhi pausar produktionen i minst sex månader

Publicerad 2024-02-19 kl 1635 Text Erik Söderholm

Uppstickaren HiPhi som vill utmana Tesla och Nio om elbilsköparna måste stoppa tillverkningen i åtminstone ett halvår.



Flera kinesiska biltillverkare körde om konkurrenterna i [vinterns upplaga av räckviddstestet](#) som organisationen NAF gör två gånger om året längs norska vägar.

Allra bäst gick det för uppstickaren HiPhi Z. Trots att den ska ha 7,4 mil kortare räckvidd än Tesla Model 3 enligt körcykeln kunde den köras åtta mil längre än Teslan.

Men nu tvingas tillverkaren Human Horizon Group, som äger bilmärket HiPhi, pausa produktionen i åtminstone ett halvår. Företaget har tidigare dementerat uppgifter om ekonomiska problem.

De anställda ska få viss lön under produktionsstoppet, men inte full lön under hela perioden. Bilarna tillverkas på kontrakt i en Kiafabrik.

Ett utbrett priskrig pågår just nu på den kinesiska elbilsmarknaden, och flera tillverkare dras med dålig lönsamhet.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Nytt elbilmärke intar Norge: "Väldigt spännande"



Grönt ljus för Hiper X – ska säljas i Europa



Tesla fränkörd i vinterns stora räckviddstest



7. Elbilar krisar – men här gör man succé

Uppdaterad 14 feb. 2024 Publicerad 14 feb. 2024

Nattsvart inom elfordon? Ja, den senaste tiden har varit dystert. Men ett svenskt företag bryter mönstret och gör succé.



Visar kanske inte framfötterna, men definitivt framhjulen. Svenska Roam gör succé i Afrika.

Under förra veckan spekulerades det i om Vässla skulle ta över Cake.

Den svenske tillverkaren av elmotorcyklar hade då försatts i konkurs men vädrade nytt liv.

Ett sådant hos Vässla blir det i vart fall inte. Nu går nämligen även Vässla i konkurs.

Missa inte: Konkurs: [Därför kraschar elmotorcyklarna](#)

”Chockerande”

Företaget försökte i sista läget rädda företaget via en nyemission, men räddningsplankan sjönk.

”Det är väldigt sorgligt och chockerande”, säger Vässlas vd och grundare **Rickard Bröms** till **Di**.

Vässlas konkurs är ytterligare ett bevis på de extremt tuffa tiderna för startups inom elfordon.

Dagens PS konstaterade tidigare hur pendeln svängt kraftigt.

Faller som brickor

Från att ha haft en lång rad av lovande startups inom elfordon har Sverige fått se en efter en av dem falla.

Unit, med en liten elbil för persontransporter i städer, och Volta Trucks, med ellastbilar för last mile-transporter, har försvunnit.

RGNT, med retroinspirerade elmotorcyklar, fick lägga ned och förra veckan var det alltså dags för konkurs för Cake.

Ännu ett i konkurs

Nu lägger Vässla, fordonet som skulle bli elmopparnas svar på Tesla, alltså näsan i vädret, och dessutom har X-shore sagt upp personalen.

Till makrobilden kan man även lägga exempelvis de stora problem Polestar stått och står inför på vägen mot lönsamhet.

Bryter trenden

Nattsvart, alltså?

Ja. Men bara nästan. Ett företag går mot strömmen (om man nu kan använda det uttrycket om elfordonsföretag).

Ett svenskt företag inom elmotorcyklar och bussar har just lyckats plocka in 250 miljoner kronor i nytt kapital.

Tar in kvarts miljard

Det handlar om [Roam](#), som med bas i Kenya, satsar på elfordon i Afrika.

”Parallellt med att flera mobilitetsbolag kämpar med att få in kapital lyckas vi resa 250 miljoner. Det visar en styrka i vår affärsmodell, vår produkt och vår marknad. Det känns superbra”, säger Roams chefsstrateg **Albin Wilson**.

Roam är i dag aktivt inom flera segment – Roam Air för elmotorcyklar, Roam Rapid el-transitbuss, Roam Move inom elstadsbussar samt inom energi- och offentliga laddsystem.

Tre studenter

Roam hette tidigare Opibus och grundades 2017 av tre dåvarande studenter i Linköping – **Filip Gardler**, **Filip Lövström** och **Mikael Gånge**.

För Roam innebär det nya kapitalskottet möjlighet att producera mer till lägre kostnad per enhet och en möjlighet att nå fler länder i Afrika.

”Vi kollar på Östafrika och länder som Uganda, Rwanda och Tanzania för att se var vi kan ta vägen i nästa runda i den här expansionen”, säger Albin Wilson.

Utöver 150 miljoner kronor i riskkapital ingår ett lån på motsvarande cirka 105 miljoner kronor från USA:s statliga fond DFC, International Development Finance Corporation.

Läs även:

[Kraschen: Därför tvärbromsar elbilarna](#)

[Mr Bean anklagad för att stoppa elbilar](#)

[Minsta elbilen är vad den heter – Tiny Silence](#)



Torbjörn Karlgren Reporter på Dagens PS.

8. Stor förvirring – hur många strejkar egentligen?

Av Maths Nilsson

19 februari 2024, 12:19

Hur många strejkar egentligen på Teslas verkstäder i Sverige? Nu går DN och Ekot ut med att var tredje anställd, 44 personer, strejkar. Men enligt Tesla strejkar mindre än 10 procent av cirka 300 anställda. – Det är så klart en besvikelse, säger IF Metalls ordförande Marie Nilsson, till DN.



Det råder väldigt delade meningar om hur många som strejkar på Teslas serviceverkstäder runt om i Sverige. Ny statistik från statliga Medlingsinstitutet hävdar att 1 936 strejkdagar lagts på Teslakonflikten under 2023. Enligt beräkningar som [DN](#) och [Ekot](#) gjort skulle det innebära att 44 heltidsanställda strejkat hos Tesla. Det motsvarar var tredje anställd servicetekniker. Medlingsinstitutet uppger för Carup att inga blockader eller sympatistrejker är inräknade i siffran.

– Det är så klart en besvikelse, säger Marie Nilsson, ordförande för IF Metall till DN om att 44 anställda av cirka 130 strejkar.

IF Metall har å sin sida gått ut med att mer än hälften av de 130 anställda är medlemmar i facket och att merparten av dem strejkar. Men Tesla har vid flera tillfällen uppgivit att mindre än 10 procent av företagets totalt 300 anställda deltar i strejken. Tesla Club Sweden har genomfört en manuell räkning ute vid medlemmarnas besök på servicecentren. Den visar att totalt 13 servicetekniker skulle strejka. Förvirringen tilltar alltså om hur många som strejkar.

9. Svenska Tesla-jobben kan vara borta för alltid

Av Maths Nilsson

19 februari 2024 kl 0629

20 svenska anställda på Hydro Extrusions i Vetlanda förlorar jobben, trots att strejken mot Tesla är fullständigt verkningslös.



Nu fruktar företaget att arbetstillfällena aldrig kommer tillbaka, då Teslas Gigafactory i Berlin redan bytt leverantör. – Vi tillverkar inte hyllvaror, utan specifika delar för specifika kunder. Det finns absolut ingen garanti för att produktionen kommer att återupptas på samma nivå som före strejken, säger Anders Vindegg, informationschef för Norsk Hydro, till Carup.

Vid Hydro Extrusions fabrik i Vetlanda tillverkas aluminiumprofiler till biltillverkare. En av de största kunderna har varit Teslas Gigafactory i Berlin. Men sedan i slutet av november är fabriken uttagen i blockad mot Tesla av IF Metall. I början av januari varslades 20 personer om uppsägning på grund av strejken. Företagets motiv för uppsägningarna har ifrågasatts av IF Metall, då de inte vill ta emot löneersättning för strejken från fackföreningen.

– Hydro i Sverige drabbas hårt ekonomiskt, som en direkt följd av en strejk i en konflikt vi inte är en del av. I en sådan situation måste vi göra vad vi kan för att minska våra kostnader så mycket som möjligt. Det gjorde vi till en början under strejken genom att minska inhyrd personal på fabriken så mycket som möjligt, men det går förstås inte att lösa så över tid.

Enligt Hydro måste de nu spara allt de kan, och löneersättningen från IF Metall täcker inte alla kostnader för de anställda.

– Bara att få lönekostnaderna täckta betyder inte att Hydro kommer oskadda ur en situation som denna. Vi har investerat i utrustning och maskiner, vi har fasta kostnader och vi har avskrivningar – även när vi står stilla och inte producerar. Lön är en mindre del av de totala kostnaderna för en strejk och därför räcker det tyvärr inte att bara lönekompenjera, säger Anders Vindegg, informationschef på Norsk Hydro.

Strejken som kostat 20 anställda och inhyrd personal jobben är verkningslös. Teslas fabrik i Grünheide tar nu delarna från annat håll, troligen från Kina. Produktionen fortgår som vanligt i Gigafactory Berlin. Nu fruktar Hydro Extrusions att uppdraget aldrig kommer tillbaka om strejken skulle ta slut.

– Sympatiaktionerna från IF Metall har oåterkalleliga effekter för Hydro. Vi tillverkar inte hyllvaror, utan specifika delar för specifika kunder. Det finns absolut ingen garanti för att produktionen kommer att återupptas på samma nivå som före strejken, när strejken väl är över, säger Anders Vindegg.

IF Metall har nu gjort ett undantag för skadeverkstäder som fram till 30 april får reparera Teslabilar, men något undantag för Hydro i Vetlanda är inte aktuellt, trots att personalen och företaget, som har kollektivavtal, är de enda drabbade.

– Vi har hela tiden varit tydliga med att strejken på Hydro Vetlanda inte påverkar IF Metall på det sätt som IF Metall har velat och syftat. En strejk får konsekvenser, men här är det Hydro och våra medarbetare på Vetlanda som drabbas och drabbas.

IF Metalls avtalssekreterare har sagt till Carup att han inte tror på uppgifterna att varslet beror på Teslastrejken.

– Jag tror att Hydro Extrusions är satta under hård press av Tesla för att få igång leveranserna. Hydro Extrusions har det också tufft på grund av lågkonjunkturen, eftersom de kan få sina lönekostnader för strejken betalda av IF Metall borde de kunna undvika varslet. Nu väntar förhandlingar, då vi får se hur det blir i slutändan, sade han tidigare till Carup.

LÄS MER:

- [Teslastrejkt hotar jobb på svensk fabrik: "Stor oro"](#)
- [20 svenskar förlorar jobben för effektlös Tesla-strejk](#)
- [Tvingas varsla 20: "Direkt kopplat till Teslakonflikt"](#)
- [IF Metalls nya drag stoppar Teslas fabrik](#)
- [IF Metall: "Bra att Elon ser att det händer något"](#)
- [IG Metall: Olagligt med sympatistrejk i Tyskland](#)



Maths Nilsson



10. El-snöskotern Vidde Alfa är här – klarar 10 mil och laddas i vägguttaget

Posted by Kristofer Rask februari 19 kl 2024

Svenska uppstickaren Vidde Mobility har nu visat upp sin eldrivna snöskoter för omvärlden i samband med ett evenemang vid Ishotellet i Jukkasjärvi. Först ut är en förserie kallad Vidde Alfa som nu ska sättas på prov i skarpt läge.



Räckvidden på Vidde Alfa ska överstiga 100 kilometer och har en elmotor som levererar mer än 130 kW (175 hk) i motoreffekt. Batteriet är på 18,4 kWh och har ett speciellt utvecklat batterisystem med en intern värme för att hantera vinterkylan med temperaturer ner på -39°C.

Att ladda batteriet ska vara möjligt på 3,5 timmar med AC-laddning. Laddning är något som enkelt nog kan göras i närmaste vägguttag. Vidde Alfa ska också vara kapabel till att dra 250 kg. I övrigt är man för tillfället sparsam med detaljerna.

Testas i skarpt läge nu

Från och med nu kommer de första snöskotrarna att glida fram på snön. Förserie-skotern Alfa kommer nämligen användas av Ishotellet, SkiStar, Sveaskog och Skellefteå Kraft under resten av den här säsongen.

– Vi är väldigt glada över att äntligen lansera vår första produkt. Från början av det här projektet har vi haft en dröm om att ha vår lansering här på Ishotellet, inte bara på grund av det fantastiska läget och landskapet utan också för att det är här vi verkligen kan visa att vår produkt kan fungera under äkta arktiska förhållanden, sa Cristian Lystrup, VD för Vidde under premiären.

Planen är sedan att sätta snöskotern i serieproduktion till vintern 2024/2025. Priserna kommer att starta på 26 200 euro, motsvarande 295 000 kronor.



11. BMW Z8 Roadster 2002



När BMW presenterade Z07 Concept på Tokyo Motor Show 1997 blev fans av det bayerska märket förtjusta i denna underbara retro roadster, även om få trodde att den faktiskt skulle tillverkas. Men det blev verklighet, eftersom Z07 utvecklades till Z8, och förblev anmärkningsvärt trogen konceptet, med 1956 års 507 roadster-liknande frontgrill med dubbla näsborrar och distinkta luftventiler på framvingarna. En interiör i tidstypisk stil hade varit en av Z07:s mest anmärkningsvärda funktioner, och det kom också med i Z8, inklusive den eleganta minimalistiska stilen och den fantastiska ratten i banjostil. Den eleganta och lärda karossen var helt tillverkad i aluminium, liksom space-frame-chassit, som designades speciellt för Z8 och inte delades med någon annan BMW-modell. V8-motorn på 4 941 cc var också av aluminium, och enheten på 400 hästkrafter (från E39 M5) motiverar denna smidiga roadster till 60 mph på knappa 4,2 sekunder. Naturligtvis hade Z8 alla de lyxiga funktioner som anstår en flaggskeppsmodell: antispinn, stabilitetskontroll, krockkuddar fram och på sidorna, GPS-navigering, klimatkontroll och elmanövrering av sätena, ratten och suffletten.





Förutom att vara en fantastisk, handbyggd roadster i begränsad upplaga, förstärkte BMW ytterligare Z8:s attraktionskraft för samlare genom att tillkännage att ett 50-årigt lager av Z8-delar skulle upprätthållas, vilket skulle säkerställa en lång livslängd. Trots ett rejält lanseringspris var den initiala efterfrågan så hög att budgivningskrig bröt ut, med många Z8:or som såldes för långt över MSRP. När produktionen upphörde 2003 hade 5 703 av dessa fantastiska roadsters byggts, och de är fortfarande mycket eftertraktade av samlare och entusiaster.

Denna fantastiska, väldokumenterade BMW Z8 Roadster färdigställdes på BMW:s imponerande tillverkningsanläggning i München i juni 2002 och är en av endast 542 tillverkade för modellåret 2002. Z8 anlände till USA via Port Hueneme, Kalifornien, och den ursprungliga ägaren är registrerad för att ha tagit emot leveransen i augusti 2002 via Sterling BMW i Newport Beach, CA. Bilen fördes omedelbart tillbaka till Missouri och därefter till Illinois, där den sedan dess har behållits av sin första och enda ägare. Eftersom de enda tillgängliga alternativen var exteriöra och interiöra färgval, är denna Roadster utrustad med en av de mest attraktiva kombinationerna av titansilver över svart nappaläder, samma färgkombination som används i de flesta av BMW:s Z8-pessmeddelanden. BMW höll fast vid sina motorsporttrötter och gav bara den här bilen den ultimata körupplevelsen, bestående av 3-pedaler anslutna till en 6-växlad manuell växellåda, som skickar kraft från den potenta M-Power S62 V8-motorn till bakhjulen.

Aluminiumkarossen behåller sin fabriksapplicerade lack, och inga olyckor eller missöden noteras på Carfaxen. Karosspanelerna är raka och lacken är ren, vilket återspeglar ett liv av noggrant ägande. Interiören i Nappa Black kompletterar verkligen exteriörfärgen i titansilver på ett vackert sätt, för en ren, teutonisk estetik.



Den rena Carfax-rapporten har registrerat konsekventa körsträckeavläsningar. Endast 30 500 ursprungliga mil registreras på vägmätaren vid tidpunkten för katalogiseringen, och det övergripande skicket är imponerande på grund av att bilens livslängd tillbringas i väl-skötta omgivningar av dess ursprungliga uppmärksamma ägare. Mindre brister inkluderar grumling av strålkastarlinserna och en liten reparation av dukens sufflett. Interiören presenterar sig extremt bra, med några lätta veck på förarsätet men i övrigt fantastiska material och finish.

Tillsammans med bilen finns en imponerande samling papper som inkluderar fabriksföns-terdekalen, servicekvitton, manualer och en vacker original vinmatchad inbunden minnes-bok i den ursprungliga läderinslagna displaylådan som skickades till den ursprungliga äga-ren av BMW-fabriken med ett brev som gratulerade honom till hans köp. Dessutom ingår en avtagbar fabriksardtop, fabriksutfärdade verktyg, originalbatteritender, original BMW-märkt Motorola Cpt8000 Timeport-telefon (som fortfarande startar!), Z8 Owner's Welcome Packet, fabriksmonterat bilskydd, första hjälpen-kit, vindavvisare och Navi DVD-skivor ingår också i bilen.

Denna exceptionella Z8 ger ett utmärkt tillfälle att skaffa en lågmilad, en ägare, noggrant underhållet exemplar av BMW:s retromoderna Roadster. Som en av de mest spännande och skraddarsydda sportbilarna som någonsin kommit ut BMW i modern tid, är dessa kraftfulla, stick-shift, aluminiumkarossade "analoga sportbilar" nu klassiska och mycket samlar-objekt, och kommer sannolikt att fortsätta sin uppskattning bland bilsamlare runt om i världen.



Teknikens Värld

12. Provkörning av BMW 507

Publicerad 20 nov 2022 kl 1807

Albrecht von Goertz fick en fullträff när han designade BMW 507. Men för BMW blev det bara förluster.



BMW var inte i bästa skick i början av 1950-talet. Fabriken hade efter kriget skamset fått se kastruller och stekpannor rulla av tillverkningsbanden. Den enda biltillverkningen som skedde ägde rum i fabriken i Eisenach, en stad som hade hamnat i den sovjetiska zonen efter kriget. Där fortsatte det sovjetiska bilbolaget Autovelo att tillverka förkrigsmodellen EMW (BMW) 340 fram till 1953.

För att få snurr på biltillverkningen i München utvecklades lyxbilen **BMW 501**, "Barock-ängeln". Men kunderna stod inte i kö för att få köpa en bil som såg begagnad ut redan på mässpremiären i Frankfurt i april 1951.

Något måste göras. BMW svar på krisen blev att utveckla två sportiga lyxmodeller, BMW 503 och 507, båda baserade på ovan nämnda BMW 501.

Designern Albrecht von Goertz stod bakom båda modellerna, och båda bilarna presenterades på Frankfurt-salongen i april 1955.

Att det var 507-modellen som fick mässbesökarna att stanna är lätt att förstå när man ser den i verkligheten. Låg och med svepande, kurviga linjer. Det är inte alla modeller som kan kallas "sexiga" efter 61 år, men BMW 507 klarar det – med bravur.

Med en sådan design och bara 252 tillverkade exemplar förstår man att prisbilden i dag har passerat 10 miljoner kronor. Det är sålunda med en viss andakt jag sätter mig bakom ratten och startar upp motorn. Bilen tillhör fabriken egen samling.



*Sköna stolar, men man kan inte ställa lutningen på ryggstöden.
Man får vara tacksam över att de går att skjuta i längdled.*

V8:an har ett ganska sportigt sound. Jag låter den värma upp sig ordentligt på tomgång. Fabrikens tekniker manar mig att inte varva mer än 4 000 varv. Tydligt är det en delikat pjäs. Synd, för rödmarkeringen börjar först på 5 600 varv.

Instrumenteringen är bland det vackraste jag sett. Två stora instrumenttavlor, med en mindre klocka emellan dem. I mitten en radio med elfenbensvita rattar. I dag hade greve Goertz kallats minimalist. Knapparna saknar texter och symboler, men eftersom de bara är sex till antalet kan jag memorera deras funktioner.

Värmepaketet, som hänger i panelens underkant, har ytterligare två vred.

I med ettan, och i väg, sedan tvåan. Trean får man sträcka sig till. Växellådan är distinkt och lättmanövrerad. I dag är det öppna landsvägar som gäller, i norra Bayern.

Man ska inte vara blyg när man kör en BMW 507. Alla vänder sig om. Förmodligen var det likadant för **Elvis Presley**, som när det begav sig också körde en BMW 507. **Hans exemplar köptes tillbaka för två år sedan av fabriken och reoveringsresultatet visades på utställningen i Pebble Beach.**

Dörren har den så trevliga svanken som gör det möjligt att bekvämt lägga ut vänster armbåge över kanten. Ärligt talat är det egentligen inte särskilt bekvämt, inte i någon bil, men nu är det en gång för alla så man ska sitta i en roadster.



Motorn från BMW 502 är en V8 på 3,2 liter och 150 hästkrafter med dubbla förgasare. Den gick lite tjurigt när den var kall, men lossnade efter en stund.

Motorn kommer från mamman – eller är det fadern? – BMW 502. En 3,2 liters V8. Det låter på papperet som en "grand tourer", och det var väl så den sågs på den tiden det begav sig. Något att åka i på väg till rivieran. En bränsletank på 110 liter (!) underlättar långresan.

Men toppeffekten är blygsamma 150 hästkrafter. Även på den tiden var det i underkant jämfört med sportbilar som Jaguar XK120, **Ferrari 250** och **Mercedes 300 SL**.

Det finns olika uppgifter om vad toppfart är. Några källor anger 220 km/h, BMW:s museum anger 205 km/h. Men jag får inte ihop det med testbilens utväxling. När jag har 4 000 varv på mätaren gör bilen 125 km/h.

Förmodligen sitter den alternativa bakaxelutväxlingen på den här bilen, med en toppfart på 190 km/h.

Med en kaross i aluminium, motor i aluminium och blott två sittplatser borde den vara riktigt lätt. Men den väger 1 400 kilo, och känns tyngre. Med dagens mått mätt är det här en bil som är som gjord för 90-vägar eller snabbare. Städer är inte kul, styrningen är för tung.

252 exemplar byggdes, och såldes. Men det var inte motoreffekten som lade sordin på köplusten. Det var priset. 26 500 D-mark. En smula mer än vad Mercedes tog för 300 SL, och dubbelt så dyr som Jaguar XK120.

Från början hade BMW planerat en mindre dramatisk prislapp.



Designen gör BMW 507 till en klassiker. Men designern, Albrecht von Goertz, blev aldrig ett stort namn i bilkretsar. Karriären var krokig – han bodde sedan 30-talet i USA, jobbade på biltvätt och öppnade ett garage som gjorde hot rods. Han kallade sig greve men hade inte ärvt titeln på riktigt.

Påskyndaren till modellen var Max Hoffman, en framgångsrik bilimportör i New York. Han trodde sig kunna sälja tusentals sportbilar med BMW-märke till unga amerikaner, med en tänkt prislapp på 5 000 dollar. Inspirerande var säkert Mercedes 300 SL och 190 SL som gjorde succé på bilmässan i New York i februari 1954. BMW-ledningen insåg då om inte förr att en lyxig sportbil var grejen.

Men när bilen kom till handlaren i USA 1956 hade priset stigit till dubbla, 10 000 dollar. Försäljningen blev därefter. Med en handknackad aluminiumkaross hade produktionskostnaden tillåtits skena iväg.

Vad hände med BMW 503? Den har en mycket mer anständig, vuxen profil, och försågs med en ännu högre prislapp. 412 bilar byggdes. Ingen av modellerna gick att räkna hem för BMW.

Det är märkligt nog just sådana här ikoniska bilmodeller som kan bli besvikelser när man kör dem i verkligheten. "Var det inte mer"-känslan infinner sig lätt. Det är svårt att leva upp till hypen, designen och historien.

Men BMW 507 och jag trivs bra tillsammans. Framvagnen med dubbla triangellänkar är direkt adopterad från "Barockängeln", BMW 502. Baktill sitter en ny konstruktion som togs fram speciellt för 507:an, men det är likväl en stel bakaxel. Och trummor bak är inte i teknikens framkant. Men å andra sidan – det är inte jag heller. Kanske därför jag spinner som en katt bakom ratten.

På exakt samma sätt kände sig också Ursula Andress, Elvis Presley och Alain Delon när de körde hem från filmpremiärer och jet set-fester. Alla hade de BMW 507 i garaget.



Visst är det en underbar bil att köra. Det finns en solid mekanisk känsla i allt från växelöverföring till styrning och motorljud. Det låter rejält och solitt, och man känner sig faktiskt trygg bakom ratten i 507:an. I förvissningen att man kommer fram till hotellet ikväll. Och det är inte alla skönheter från 1955 som inger den känslan.

BMW 507 1957

Ursprungligt pris (1957): 11 000 dollar.

Uppskattat pris (2016): 13 000 000 kr.

Motor: Bensin. Längsmonterad V8, en överliggande kamaxel per cylinderrad, 2 ventiler per cylinder. 2 förgasare. Cylindervolym 3 168 cm³. Max effekt 150 hk vid 5 000 r/min, max vridmoment 235 Nm vid 4 000 r/min.

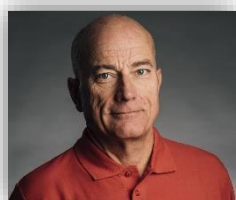
Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad manuell låda.

Hjul: Fälgbredd i. u, däck 185/R16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 284, längd 438, bredd 165, höjd 126, spårvidd f/b 144/143. Tjänstevikt ca 1 300, maxlast i. u. Tank 110 liter.

Fartresurser: Acceleration 0–100 km/h 9,5 s. Toppfart ca 205 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 1,6 l/mil.



Mikael Stjerna



Roger Warolin