



Hispano-Suiza T49 Tourer 1928

- 1. Prov av Wankel-bilen Mazda MX-30 R-EV**
- 2. Lotus Eletre**
- 3. Nya Mercedes tar lyx till nästa nivå**
- 4. MG släpper Yaris Hybrid-motståndaren MG3**
- 5. Maybachs knasiga SUV-koncept nerlagt**
- 6. Mercedes skrotar målet om Electric only till 2030**
- 7. Volkswagen kämpar med en ny Scirocco**
- 8. Fem miljoner för att serva din Aston Martin**
- 9. Ny upptäckt kan ge köldtåliga batterier till elbilar**
- 10. Renault bekräftar samtal kring samarbete med VW**
- 11. Fiskers drastiska drag är att bli uppköpt av en biltillverkare för att överleva**
- 12. Nissan kan rädda Fisker i utbyte mot el-pickup**
- 13. Polestar lånar 950 miljoner dollar**
- 14. Elbilar dyra att försäkra**
- 15. Svenska Volta Trucks räddat från konkurs**
- 16. Cake uppköpt av norsk bilhandlare**
- 17. 16 år för att köra A-traktor**
- 18. Hirsch piffar till nya Saab 9-3 Aero**
- 19. Hispano-Suiza T49 Tourer 1928**



1. PROV: Wankel-bilen Mazda MX-30 R-EV

Av John Sempill Foto John Sempill Publicerad 2024-02-27 Uppdaterad 2024-02-27

En fråga som många ställde sig när vi provkörde den nytänkande Mazda MX-30 R-EV var, "för vem är den tänkt?" För vår del handlar det kanske mer om vilka möjligheter som denna "wankel-räckis" öppnar upp för.



Mazda marknadsför den här bilen som en "elbil för den som vill slippa räckviddsångest". Wankelmotorn är i sig inte kopplad till drivningen utan fungerar som ett kraftverk som klickar igång när strömmen sjunker.

Bilen känns högst kompetent – designen är tilltalande, även om den inte är splitterny. Materialvalen är prydliga och överlag känns den rätt så väl hopskruvad. Söker man en bil som är kul att köra finns det ju många alternativ. Mazda MX 30 R-EV är nog mer förnuftig än kul, men ändå rätt spännande.

VAD ÄR NYTT?

Mazda MX-30 dök upp redan 2020 och rent utseendemässigt har det inte hänt så mycket sedan dess. Det är fortfarande samma så kallade "Quad coupé"-design – en coupé med fyra dörrar där de bakre är bakhängda, även kallade suicide doors. Det är under huven där nyheterna ger sig tillkänna.

Mazda MX-30 R-EV är en bil som ska tilltala den som inte riktigt vågar ta klivet fullt ut till eldrift. "En del är kanske intresserade av elbilar som ett sätt att bidra till miljömässig hållbarhet men känner sig kanske inte redo att ta klivet och köpa en av en oro för begränsad räckvidd eller laddinfrastrukturen", skriver Mazda i sitt pressmaterial.

Det är precis här som Mazda vill kliva in och visa att det finns ett alternativ. Utgångspunkten är att se det här som en elbil – det är elmotorn som driver hjulen – inte bensinmotorn. I det här fallet är bensinmotorn en wankelmotor, som inte är kopplad till hjulen. Dess enda uppgift är att generera ström till den elektriska drivlinan.



Snygga materialval och inlägg i kork – en passning till Mazdas förflutna.

I Mazdas pressmaterial skriver de även att Mazda MX-30 R-EV tjänar som en elbil till vardags men ger "sannesro" vid en längre utflykt. Den beskrivs som en ny typ av laddhybrid som kombinerar det bästa hos elbilar och hybrider för att "erbjuda kunder fler sätt att använda eldrift".

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

En räckvidd på 85 km är vad som erbjuds med ett fulladdat batteri – ett litiumjonbatteri på 17,8 kWh. Bensintanken rymmer 50 liter. Det ska noteras att bränsleåtgången är mer eller mindre konstant då bränsleåtgången inte styrs av hur "lätt på foten" man är.

Tre körlägen finns: Normal, EV och Charge. I Normal-läget kör bilen först och främst på el. Med först och främst menar vi att wankelmotorn klickar i gång om extra kraft behövs, exempelvis kvicka accelerationer vid omkörningar.

Annars aktiveras wankelmotorn när batteriet sjunker till under 50 procent och börjar snurra intermittent.

När wankelmotorn varvar i gång sker det på ett oväntat vis. Att den är igång märks av genom ett högvarvigt om än milt motorljud. Det är svårt att likna ljudet vid något specifikt. Den första tanken som dyker upp är kompressorn i kylskåpet, som börjar arbeta mitt i natten när man försöker sova. Ett vagt surrande i bakgrunden.

Ljudet kan nog kräva lite tid innan man vänjer sig och troligtvis slutar man tänka på det efter ett tag. Det är den största skillnaden mot att köra en renodlad eldriven bil. I läget EV-mode kör bilen på eldrift ända tills batteriet har tömts på energi; wankelmotorn kan däremot snurra i gång om en extra knuff behövs. Också vid en kraftig acceleration.

Väljer du Charge-läget har du i stället en bil som "hamstrar" el. Bilen ser till att spara på el som kan användas vid behov: i en miljözon eller om du behöver ladda mobila enheter vid en utflykt eller dylikt.

Väl på vägen känns bilen förtroendeingivande, väl hopskruvad och faktiskt väldigt trevlig. Upplevelsen bakom ratten är som att köra renodlad eldrift då accelerationen är rapp och steglös. Och tyst.

Som nämnt är det endast när wankelmotorn – elverket – drar i gång som det blir tydligt att det är en laddhybrid.

Förarmiljön är fräsch och gedigen. Ratten är snygg och materialvalen trevliga, med bland annat korkinlägg i mittkonsolen samt i detaljer i dörrsidor. Detaljerna i kork är för övrigt en passning till Mazdas historia då de började som korktillverkare. Utrymmet bak är skapligt för benen men mindre bra för långa passagerare då taket är sluttande.

NÖRDFAKTA

Wankelmotorn har en storlek på 830 cc och tätningarna vid rotorns spetsar är optimerade för bästa motorkompression. Insidan av förbränningskammaren har fått en behandling som minskar slitage – en annars traditionell åkomma när det gäller wankelmotorer.

BORDE JAG KÖPA DEN?

Den här bilen har definitivt en plats på marknaden. Den känns som en testbädd för kommande teknik och presenterar ett nytt sätt att ta sig an elektrifiering och hybridteknik. Vågar du inte ta klivet och införskaffa en renodlad elbil, och vill "mjukstarta", är en Mazda MX-30 R-EV ett intressant sätt att göra det på.

TEKNISK INFO/Mazda MX-30 R-EV

Motor: Elmotor 125 kW och 260 Nm vid 4 481 r/min. Wankelmotor, 830 cm³, 55 kW vid 4 500 r/min. Litiumjonbatteri 17,8 kWh och bensintank på 50 liter. Framhjulsdriven.

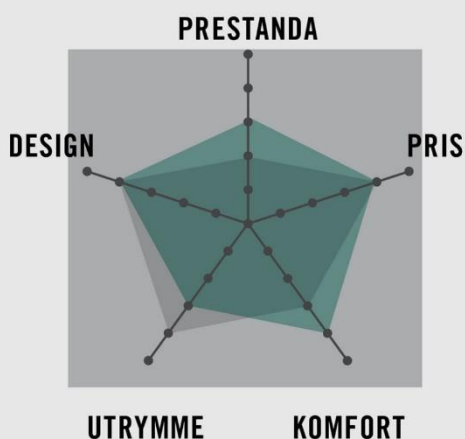
Kaross: L/b/h 4 395/1 795/1 566 mm. Axelavstånd 2 655 mm. Tjänstevikt 1 806 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 9,1 s. Toppfart 140 km/h. Förbrukning bensin, blandad körning 1,0 l/100 km (WLTP). Förbrukning el, blandad körning 17,5 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 650 km. Elektrisk räckvidd 85 km.

Pris: Grundpris från 415 900 kronor, beroende på version och tillval. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Mazda MX-30 R-EV
- Kia Niro 1,6 GDI PHEV



SUMMERING

Bäst: Kompakt och snygg design. Fin interiör och intressant teknik.

Sämst: Ljudet från wankelmotorn kan ta tid att vänja sig vid.





2. Alrik och Peder: Lotus Eletre – ”Det gör ont”

Av Alrik Söderlind

Foto Sebastian Nylander, Alrik Söderlind

Publicerad 2024-02-28

Uppdaterad 2024-02-28

Videoserien Förnuft & Känsla blir ett återkommande inslag i tidningen! Vi drar igång med storfräsbilen Lotus Eletre S.



FILM: <https://www.youtube.com/watch?v=VNlzLMB3iYg&pp=ygUSZsO2cm51ZnQgJiBrw6Ruc2xh>

Det mest värdefulla som inga pengar i världen kan köpa är historik och tradition. Alla nya bilmärken kämpar med sin historieskrivning och sitt existensberättigande. Varför finns märket X?

Lotus är 75 år gammalt och lika envetet som man har varit trogen devisen som har definierat varumärket – Simplify, then add lightness – har man misslyckats med att tjäna pengar och sälja bilar i stor volym.



Lotus har alltid handlat om att bygga enkla och lätta bilar som gått mycket snabbare än vad den ofta ganska motor-svaga motorn antytt, med styrkänsla i fokus.

Peder: "Här har vi en bil som jag tror kan locka både förnuft som känsla."

Alrik: "Lotus är min barndoms favoritmärke eftersom Ronnie Peterson körde F1 med Lotus. Sedan har jag alltid älskat underdogs: lätta, billiga sportbilar som inte är tokdyra. Så det värmer mitt hjärta att man är tillbaka med nya bilar. Men nu har man byggt en så tung och komplicerad bil som man kan tänka sig ..."

Eletre väger runt 2,6 ton. Är 5,1 meter lång. Två meter bred. Axelavståndet är på tre meter. S-versionen har 603 hk. Batteriet är på 112 kWh.

Stor, snabb, med hög teknisk nivå och ett namn som lockar och förpliktigar. Eletre är spännande!

Den har luftfjädring, aktiva krängningshämmare, bakhjulsstyrning, 800-voltssystem, flera dyra Lidarsensorer med mera med mera. Lättviktsinslaget består av att hälften av karossen är av aluminium och det finns en del kolfiberdetaljer. Priset startar på 1,4 miljoner.

Peder: "Är det här lite som MG, att kineserna har köpt upp varumärket, eller är det Lotus-Lotus?"

Alrik: "Kinesiska Geely som bland annat äger Volvo, Polestar och Zeekr köpte Lotus 2017. Nu sex år senare kommer den första eldrivna suven och man ska förvandla märket till ett elbilmärke, alla bilar ska vara eldrivna 2028."

Peder: "Men den här är sportig, MG gjorde ju vanliga bilar. Det här känns som en Lamborghini Urus."

Alrik: "Ja men man satsar väldigt hårt på självkörning, i en Lotus ..."

Peder: "Ja, ja, men det är nya tider nu. Finns det en svensk organisation?"

Alrik: "Ja, Hedin bil är generalagent och man håller på att bygga upp ett återförsäljarnät."

Luftmotståndet är cW 0,26 och det finns flera luftkanaler i karossen, både fram och bak. Lidarsensorer göms i karossen på båda framflyglarna, ovanför framrutan och på taket längst bak finns det ytterligare en. Tanken är att de ska "ploppa upp" när systemet används, men funktionen är inte aktiverad i Sverige.

Bagageutrymmet är på 668 liter och är relativt långt, men inte så högt och hatthyllan har ingen bra stuvplats om man tar bort den. Frunken är på 46 liter. En elektrisk dragkrok är standard och max dragvikt är 2 250 kg.

Baksätet har justerbar ryggstödsinkel men man får inget bra stöd för låren. En liten digitalskärm för att ställa in värmen förhöjer intrycket.



Alrik: "Interiören känns kinesiskt blingig, med massor av detaljer som är välgjorda, guld och design."

Peder: Ja, men jag gillar känslan, detaljerna, jag gillar det. Men baksätet är inte superbekvämt. Men coolt!"

Förarmiljön består av en stor liggande skärm med fin upplösning, en liggande smal skärm rakt framför ratten med en del information som hastighetsmätare och en bra head-up display. Framför passageraren finns också en liten skärm som visar vilken musik som spelas eller dagens datum.

Det finns en hel del fysiska knappar och massvis med inställningsmöjligheter på guldfärgade reglage runt ratten.

Peder: "Du har bara 33 procent laddning ..."

Alrik: "Jag vet, jag var på en snabbbladdningsstation som inte funkade, och på nästa var det väldigt långsam laddning ..."

Peder: "Det är konstigt det där, med en laddstation som inte fungerar, det har jag aldrig hört talas om ... Men vad står det där i displayen? 'Upplåsning av promenadfunktion' – vilken jäkla översättning ..."

Alrik: "Det ska nog vara att bilen låser upp sig om man kommer nära när man har nyckeln på sig."

Peder: "Sluta använda Google när ni översätter, använd en människa!"

Alrik: "Ja, det går för fort. Förr fanns det en gammaldags ingenjörsheder att allt skulle fungera perfekt och vara färdigt när bilen började säljas. Nu är det bara 'ut med bilen, så fixar vi det kanske längre fram'."



Kamerabackspeglarna är mycket bättre än i Audi Q8 e-tron med mindre blänk i glaset.

Peder: "Vad kostar bilen?"

Alrik: "Som den står här, 1,7 miljoner."

Peder: "1,7 miljoner! För en eldriven Lotus. För samma pengar får man en Audi RS Q8, som är en av mina favoritbilar. Det här blir jobbigt för Lotus. Men jag är superimponerad av bildkvaliteten på skärmarna till de digitala backspeglarna. Djäklar vad bra!"

Alrik: "Ja, de är riktigt bra. Jag brukar inte gilla kamerabackspeglar, men de här är fantastiskt bra, mycket bättre i mörker än vanliga backspeglar och efter ett tag har man vant sig vid att skärmarna sitter i dörrarna."

Dags att köra och det är en del is på Ös We Rings asfalt.

Peder: "Vi sitter i en bil för 1,7 miljoner och det är svinhalt. Behöver jag säga det till dig flera gånger?"

Alrik: "Troligtvis! Jag har haft en Lotus Elise, den var underbar att köra. Lätt, gudomligt känslig styrning."

Peder: "Jag vet, en supertöntig liten bil att åka runt i!"

Sportläge på. Alla system avslagna. Bilen kränger en hel del. Men känns inte snabb.

Peder: "Det är survival mode för mig! Jag vet inte vad du gör men den känns inte skön. Jag får ingen känsla när jag åker i bilen. Det känns inte premium. Kanske är sätena för hårda?"

Alrik: "Håller med, styrningen är okej för 2,7 ton, men bilen engagerar mig inte. I sportläge blir den hårdare och studsigare. Det här är så långt från en Lotusstyrning som man kan komma. Eller, jämför med en Alfa Romeo SUV."

Peder: "Ja, vi körde Stelvio, den var fantastisk."

Alrik: "I sportläget på landsväg när jag körde i 80 km/h och gav full gas lät det klonk som en nedväxling innan den gav fart, det var väldigt konstigt. Den krängde till och drog snett ... Det går inte heller att sladda. Märkligt. Prova själv."

Peder: "Oj vad tung styrningen är, det är ju jobbigt att svänga. Jag behöver inte gå till gymmet idag."

"Nu stryper den effekten, jag gillar inte det! Den aktiva rullningskontrollen förstör allt, det får inte vara så på sådana här bilar."



Baksätet sitter lågt över golvet och är inte bekvämt för vuxna.

Alrik: "Nej, och den ska ha vridmomentstyrning, men det känns inte. Det finns en version med 900 hk om man inte tycker att det här är nog ..."

Dags för varvtid. De fyra drivhjulena slirar var för sig och bilen känns inte direkt snabb i starten. Kraften stryps effektivt här och där och klockan stannar på 50,64, vilket är långsammare än Tesla Model 3 Long Range som vi körde precis före, på samma hala asfalt. Trots att bilen är extrautrustad med Track Package.

Nytt försök. Bilen har inget låtsas-motorljud som en hel del sportiga elbilar bjussar på. Mercedes EQE 63 AMG stod till och med och vibrerade före launch control. Men det är kanske i linje med Lotus filosofi att inte ha något onödigt? Vid andra varvtidsförsöket stannar tiden på 49,31, vilket är i nivå med Teslan.

Peder: "I kurvor vill den väldigt gärna svänga tillbaka, det är en väldigt konstig känsla i ratten."

Under vardagskörningen med Lotus Eletre upptäckte Alrik en hel del detaljer som visar att bilens mjukvara inte är färdigutvecklad.

Den adaptiva farthållaren gasar och bromsar helt oprovocerat.

Navigationen klarar inte av att lägga upp en rutt med laddning – utan upplyser om att strömmen inte kommer att räcka hela vägen.

Man kan inte ställa in ett etappmål om det betyder att batteriet har under tio procents laddning när man kommer fram.

Snabbladdningen lever inte upp till uppgivna 350 kW, som mest laddades det 220 kW.

För att hålla någorlunda varmt i kupén behöver man ställa in 25 grader.

Den automatiska helljusassistenten bländar ibland mötande trafik.

Lidar fungerar inte, och självkörningsfunktionen imponerar inte. Men man säger att bilen med Lidar ska klara 20 mils körning utan mänsklig assistans.

Regenereringen kan ställas i flera steg, men det blir aldrig fullt ut enpedalsläge.

Energiförbrukningen är tämligen hög, vid någon minusgrad vid laglig motorvägskörning låg förbrukningen strax under 30 kWh.

En petitesse: bilen på skärmen har inte samma färg som bilen har i verkligheten.

Över större ojämnheter i stadstrafik slamrar det från hjulställen.

Alrik: "Den här bilen är helt enkelt inte färdig, jag ser fram emot att köra en uppdaterad bil."

Lotus har visat en Taycan-utmanare, som kommer i år, och man har en Macan-konkurrent på gång. Siktet är inställt på Porsche. Än så länge tillverkas alla deras elbilar i Kina (Emira i England) och förmodligen behöver man tillverkning i USA för att slippa tullar. Kanske kan det bli aktuellt att bygga bilar tillsammans med Volvo och Polestar i USA?

Alrik: "På långfärd är fjädringen mycket bekväm och bilen är tyst, och jag gillar varumärket, detaljkvaliteten, och designen. Men inte styrningen! Det är bara 2,5 rattvarv mellan fulla hjulutslag, så det är inte att den är vevig."

Dags för betygsättning. Alrik sätter Förnuftsbetyg och Peder Känslobetyget.

Peder: "Jag trodde jag skulle sätta ett mycket högre betyg. Den får fem poäng, mer får den inte. Jag ville sätta åtta. Och femman baseras bara på utseende och känslan i reglagen, och att det är en stor ball bil. Vad sätter du? Du är ju gammal Lotusfanatiker, jag förstår att du har sett fram emot det här, det smärtar dig."

Alrik: "Ja, det smärtar! Den är mycket bekväm att åka rakt fram i, och den är rätt rymlig. På papperet har den supersnabb laddning och den är fullutrustad med massvis med finesser. Självkörningen borde också vara bra tack vare Lidar."

"Men jag tror att det finns en stor risk för ett rejält värdefall och som sagt är den inte färdigutvecklad. Med lägre pris, fin styrning och bra mjukvara hade den kunnat vara intressant. Men nu sätter jag fyra i betyg och det är jättesnällt."

Peder: "Det här är första gången som jag sätter högre betyg på en elbil ..."

TEKNISK INFO/Lotus Eletre S

Pris, 1 420 990:–

Effekt, hk 603. Vridmoment, Nm 710

Toppfart, km/h 250. 0–100 km/h, sek 4,5

CO₂, g/km 0

kWh, /l/100 km (WLTP) 22

Räckvidd, WLTP, km 490–535

Batteri, kWh 112/109

Snabbladdning, kW 350

Vikt, kg 2 565

Längd, mm 5 103. Höjd, mm 1 630

Hjulbas, mm 3 019

Bagage, liter 611

Max släpvikt, kg 2 250



TRE BRA OCH TRE DÅLIGA – SOM ATT VI KAN HÅLLA OSS TILL DET



Design
Bakspeglar
Komfort
5 års garanti
20 000 mil batterigaranti
Utrymmen
Detalj kvalitet
Bakhjulsstyrning – parkera



Styrning
Körglädje
Mjukvara
Värdefall
Förbrukning
Vikt

FÖRNUFT & KÄNSLABETYG Lotus Eletre

Alrik, förnuft: 4,0

Peder, känsla: 5,0

Totalbetyg: 4,5

TOPPLISTA I KLASSEN FÖR STORA SUVAR

1 **Hongqi E-HS9** 6,75

2 **BMW X5 xDrive 45e** 6,25

3 **Bentley Bentayga V8** 5,75

4 **BMW X5 M Competition** 5,5 p

4 **Porsche Cayenne Turbo Coupé GT**: 5,5

6 **Audi Q8 50 TDI** 5,0

6 **Range Rover/Volvo XC90** 5,0

8 **Lotus Eletre S** 4,5



3. Nya Mercedes – tar lyx till nästa nivå

Uppdaterad 20 feb. 2024 Publicerad 20 feb. 2024

En suv färgad i roséguld, i glittrande diamanter. Finns det någon som klarar av att släppa en sådan modell så är det den tyska biljätten Mercedes.



Det gäller att sticka ut på suv-marknaden. Det lyckas Mercedes med nu.

Mercedes lyxar till med diamanter

Samtidigt som Alla Hjärtans Dag precis har passerat så kallar tyska biljätten sin senaste modell för "en mycket speciell symbol för kärlek" och flirtar med tanken på att diamanter är en kvinnas bästa vän.

Den nya suven kommer i roséguld och har fem säten klädda i svart nappaläder med rosékontrastsömmar.

Höjdpunkten är givetvis diamanterna – fyra stycken i 0,25-karat som pryder topparna av lyxbilens låsknappar.

Andra lyxiga detaljer inkluderar främre handtag och upplysta dörrtrösklar prydda med varumärket "Stronger Than Diamonds" i rostfritt stål, och en nyckelbricka med ett diamentemblem, [enligt Robb Report](#).

V8 och terrängkörning

Den nya modellen liknar en G550 med en V8 under huven. 416 hästkrafter och fyr-hjulskörning gör att du gärna tar med G-Wagen ut på terrängkörning, men det passar kanske inte just denna modellen, med allt glitter?

Basmodellen G550 kostar 143 000 dollar och Mercedes har inte avslöjat hur mycket de 300 tillverkade "Stronger Than Diamonds Edition"-suvarna kommer hamna på.

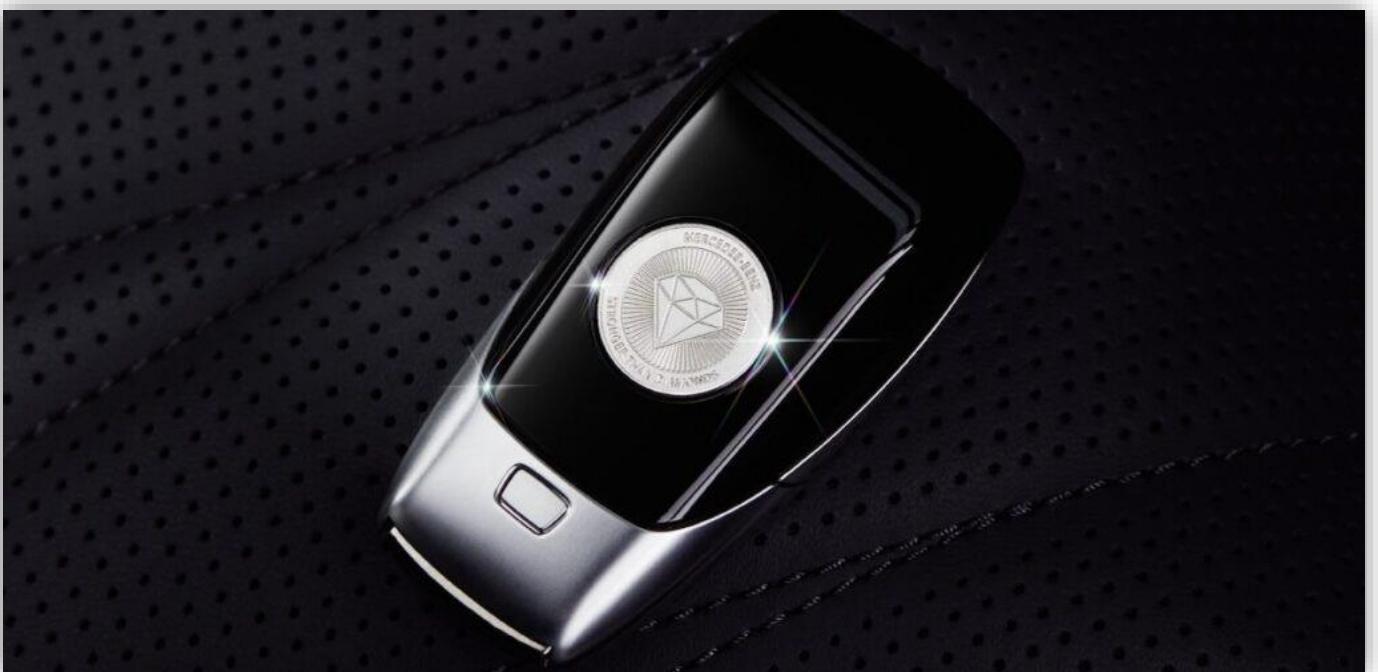
Klart är dock att prislappen kommer glittra betydligt mer än vanligt.



De diamantförsedda låsknapparna är pricken över i:et för Mercedes.



Prislappen är inte satt ännu för den nya modellen.



Även nyckeln till den nya modellen glittrar lite extra.

Läs även:



“Framtiden är helt elektrisk”



Inte politiskt korrekt – men ganska kul ändå



Nya G-klass blir elektrisk



Johan Augustin
Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.



4. MG släpper Yaris Hybrid-motståndaren MG3

Av Mikael Johnsson Foto MG

Publicerad 2024-03-01 Uppdaterad 2024-03-01

Lilla MG3 har bara sålts i Storbritannien tidigare men den nya versionen blir en sofistikerad hybrid som når hela Europa. Bör Toyota Yaris se upp?



Det är första gången MG gör en hybrid som inte är en laddhybrid och man verkar ha satsat rätt hårt.

När den kinesiska biltillverkaren MG nu släpper en ny version av småbilen MG3 anser man den mogen nog att ta sig an hela Europa. Bilens föregångare har använt Storbritannien till att doppa tån i vattnet – vilket tydligen gav mersmak.

I Sverige har några märken istället lämnat detta B-segment, exempelvis Volkswagen med sin Polo, vilket MG säkert ser med tacksamhet. Men **Toyota Yaris** är kvar, som hybrid och allt.

4,11 m långa MG3 står rustad med ett hybridsystem även den, därtill ett till synes ganska avancerat och kraftfullt sådant. En 1,5-liters fyrcylinder på 102 hk/75 kW får här ordentligt med hjälp av en elmotor på 136 hk/100 kW.

Systemeffekten är hela 194 hk/143 kW. Växellådan är bara treväxlad men flera körlägen utlovas och drivlinan ser till att 100 km/h nås redan efter 8,0 sekunder. (Att jämföra med 9,7 för Yaris.)

Hybridbatteriet är på i sammanhanget stora 1,83 kWh. Det borde borga för lite längre sträckor på el och den officiella förbrukningen ligger på rimliga 4,4 l/100 km med koldioxidutsläppet på precis 100 g/km. Kort sagt verkar det finnas fog för att MG kallar systemet för "Hybrid+".



MG3 överraskar med att ha rundare former à la den äldre MG5 snarare än att härma den vassare stilen från den nyare MG4.

Nya MG3 har vuxit jämfört med föregångaren och för klassen bra utrymmen utlovas. Hög utrustningsnivå är en annan utfästelse och tre olika utrustningsnivåer blir aktuella. Förarmiljön får ett modernt snitt med en display framför föraren som kompletteras med en kompletterande 10,25-tums skärm i mitten av instrumentbrädan.

Navigator, Apple CarPlay, Android Auto, bakre parkeringssensorer och backkamera är exempel ur standardutrustningen. Förarstödsystem som exempelvis "MG Pilot" och adaptiv farthållare saknas inte fast bilen är liten. Om än inte i alla utrustningsnivåer.

Svenska priser är inte klara än. Däremot att sju år eller 15 000 mils nybilsgaranti blir standard även på lilla MG3.



Como Blue är en av de sju färgerna som finns att välja på.

Feber

5. Maybachs knasiga SUV-koncept nerlagt

Av Bobby Green

2024-02-29 kl 16:00

Ingen gråter.



FILM: <https://youtu.be/4CfJOHV2EIE>

2018 visades konceptbilen Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury upp. En orgie i lyx men utseendet lämnade en hel del att önska, och jag själv tycker att det hela mest ser ut som en glorifierad version av Farmor Ankas bil. Målet var att konceptet skulle mynna ut i en produktionsversion nästa år och den skulle då bara säljas i Kina. Nu får vi reda på att projektet är nerlagt och det gör väl egentligen inte så mycket, eller vad tycker ni?

Konceptet som mäter 5,2 meter i längd har fyra elmotorer under skalet och en sammanlagd effekt på 760 hästar. Batteripacket på 80 kWh lovar räckvidd på 55 mil.



Bobby Green



6. Mercedes skrotar målet om "Electric only" till 2030

22 feb 2024

För några år sedan ändrade Mercedes den tidigare strategin "Electric first" till "Electric only". Något som innebar ett tydligare fokus på elbilar. Endast nya plattformar för eldrift skulle utvecklas och från 2030 ville Mercedes endast sälja eldrivna modeller. I alla fall på marknader förutsättningarna tillåter det, som tillverkaren formulerade det.



Men nu uppges det målet vara skrotat. "Företaget planerar att kunna tillgodose olika kundbehov, oavsett om det handlar om en helelektrisk drivlina eller en elektrifierad förbränningsmotor, fram till långt in på 2030-talet.", skriver Mercedes när de [finansiella resultaten för 2023](#) presenteras i sin helhet.

I stället för "Electric only" i alla fall i Europa från 2030 räknar Mercedes nu med att elektrifierade modeller kommer stå för hälften av försäljningen det året. Alltså då både helt eldrivna bilar och laddhybrider. Oklart är om Mercedes även kommer att utveckla nya plattformar för modeller med förbränningsmotorer, något det skulle vara slut med från 2025.

En ökning av sålda elbilar räknar Mercedes ändå med under kommande år. Och även förra året ökade de med 73 procent när Mercedes sålde 240.668 helt eldrivna modeller globalt. Det är ändå betydligt färre än vad tillverkaren hade satt upp som mål för 2023. Totalt innebar det att elbilarna stod för 12 procent av försäljningen. Målet för 2023 var däremot 20 procent.

Eventuellt kan vi också vänta oss något lägre priser på Mercedes elbilar under de närmsta åren. "Medan de kommande modellerna kommer att sätta standarder för att förbättra effektivitet och laddningstid, tror företaget att batterikostnaderna per kilowattimme kan minska med mer än 30% under de närmaste åren, tack vare optimerad cell- och moduldesign, förbättrad fordonsintegration, vidareutveckling av cellkemier (t.ex. NMC, nästa generations LFP), celluppdateringar under livscykeln och kontinuerliga förbättringsavtal med leverantörer", skriver Mercedes.



Carl Undéhn



7. Volkswagen kämpar med en ny Scirocco

Uppdaterad 22 feb. 2024 Publicerad 22 feb. 2024

Som en sportigare variant av den fånigt populära Golfen, skulle Scirocco skapa en egen kundkrets. Nu gör VW ett nytt försök.



Är det såhär som nästa generation av VW Scirocco kommer se ut? Snacket går att den kommer byggas på samma plattform som Porsche Boxter, så möjligheterna finns ju att Scirocco denna gång blir en sportbil på riktigt.

Volkswagen Scirocco släpptes faktiskt samtidigt samma år som VW Golf lanserades. Bilarna var byggda på samma bottenplatta och skulle komplettera varandra.

Golf skulle vara den förnuftiga valet ur Folkvagnsfamiljen och Scirocco det ungdomliga och lite busiga valet. Men när så Golf GTI kom, så visade sig den ta hela den kundkretsen som var ämnad åt Sciroccon.

Lite av ett jättelyckat misstag över det hela.

Sedan dess har Volkswagen kämpat med varumärket Scirocco. Försökt relansera den ett antal gånger, men det har hela tiden funnits en sportigare Golf att välja. Eller sedan några år tillbaka, prestandamärken Cupra ur samma koncern.

En ny generation

Nu tutar emellertid Volkswagen i luren igen. En ny Scirocco sägs vara på väg från kontorshusen i Wolfsburg rapporterar [Autocar](#). Ska byggas på samma plattform som nya Porsche Boxter och självklart – i tidens anda – vare helelektrisk.

Projektet ligger en bit bort (läs runt 2028) men redan nu börjar fakta läcka ut om fyra individuella motorer, 4-hjulsdrift och att den även ska komma i en superbussad R-version.



Scirocco var tänkt som en sportigare variant av syskonet Golf. Men blev frånråkt av busbilen Golf GTI. NU ska den (kanske) göra comeback igen.



Så här ser dagens Scirocco ut. Ska den få en hel-elektrisk efterföljare?

Hur det kommer gå för Scirocco denna gång, återstår väl att se. Volkswagen har ju redan närliggande syskon som just Porsche Boxster, en förväntat ny Audi TT och Cupra Dark Rebel som känns närmare produktion än 2028.

Intern konkurrens

Och kvar finns fortfarande en kommande nionde generation av Golf, som även denna gång lär komma med väl så potenta alternativ.

PS. Under arbetet med denna artikel dök det upp en [pressrelease från 2017](#) på vad som då sades skulle bli nästa generation Scirocco. Skillnaden mellan den och "dagens" nyhet är förvillande få.



Anders Værnéus

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



8. Chocken! Fem miljoner för att serva din Aston Martin

Uppdaterad 01 mars 2024 Publicerad 01 mars 2024

Har du äntligen fått din Aston Martin Valkyrie – grattis. Men du – har du kollat vad den kostar att serva?



Är Aston Martin Valkyrie världens dyraste bil att serva? Vi hoppas att så är fallet. Att hålla den vid liv under bilens första tre levnadsår beräknas nämligen att landa någonstans runt fem miljoner kronor.

Engelska ädelbilmärket Aston Martin behöver återigen få in kapital för att fortsätta bygga bilar som älskas av sina ägare och av generationer av entusiaster.

Företaget har under de senaste åren haft bekymmer med finanserna samt med leveranserna av beställda bilar.

Ett av fabriken's problembarn har varit superbilen Valkyrie, som drabbats av ständiga leveransförseningar till sina beställare.

Men nu när de som betalt dryga 30 miljoner kronor, äntligen fått sin Valkyrie levererad hem till dörren, kommer nästa lilla nätta kostnadspost från tillverkaren.

Sköt servicen. Annars...

Vill du behålla garantierna på din nya supersportbil, gäller det att du sköter servicen på bilen. Och det är inte någon vanlig service som tillverkaren vill binda upp dig till.

Under bilens tre första år, kostar den service som krävs för att garantierna ska hålla, i runda slängar fem miljoner kronor.



*Visst – Aston Martin Valkyrie är en Formel1-bil klädd i gatukostym.
Men trots detta, är en service-nota på fem miljoner att räkna som väl saftig.*

Hur dyrt det än kan vara att serva en superbil, rimmar kostnaderna även i denna division illa. Kommentarer från branschen ser det snarare som att företaget på detta sätt försöker få in kapital i bolaget, än att fakturera konkreta servicekostnader.

Aston Martin sägs ha en växande skuldbörda på motsvarande 15 miljarder kronor. Och detta bara sedan den kanadensiske miljardären Lawrence Stroll räddade det från konkurs 2020.



*När så notan är betald, är det bara att sträcka ut alla hästkrafterna på landsvägarna
ut på de skotska hedarna och glömma det du just varit med om.*

Läs mer:

[Om läget för den brittiske bilbyggaren här.](#)

[Läs om världens mest hållbara Aston Martin.](#)



Anders Værnéus

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

9. Ny upptäckt kan ge köldtåliga batterier till elbilar

Av Maths Nilsson 29 februari 2024 kl 05:52

Ett nytt forskningsgenombrott gör att litiumjonbatterier kan behålla mer räckvidd vid kalla temperaturer. Genom att förändra elektrolyten i batteriet fungerande det i temperaturer ner till -80°C . Men batterierna med den nya kemin kan bli dyrare.



Elbilarnas minskade räckvidd i kalla vintertemperaturer är en nackdel som blir särskilt påtaglig i ett land som Sverige. Många elbilar kan tappa 40-50 procent av sin räckvidd i riktigt kalla temperaturer. Orsaken är både att batterikemin fungerar sämre och att bilens värme slukar energi.

Nu har forskare vid Zhejiang University i Kina hittat ett sätt att förändra litiumjonbatterier så att de blir mer köldtåliga. De ger elektrolyten en ny sammansättning, vilket gjorde att batterierna fungerande bättre i kalla temperaturer, [rapporterar Nature](#).

Elektrolyten gjordes av ett lösningsmedel som heter fluoracetonitril (FAN). Det gjorde att batteriet fortfarande fungerande vid -70°C och ledningsförmågan var då 10 000 gånger bättre än hos dagens batterier. Vid -80°C fanns halva kapaciteten kvar. Vid ett test vid -35°C hade batteriet fortfarande kvar 76 procent av sin kapacitet.

Studien är mycket lovande, men det kan dröja innan batterier med den nya elektrolyten kommer i produktion. Att förändra elektrolyten är ett stort projekt och många ytterligare tester behövs. Dessutom blir den nya kemin betydligt dyrare än tidigare, så vi får stå ut med lägre räckvidd på vintern ett tag till.

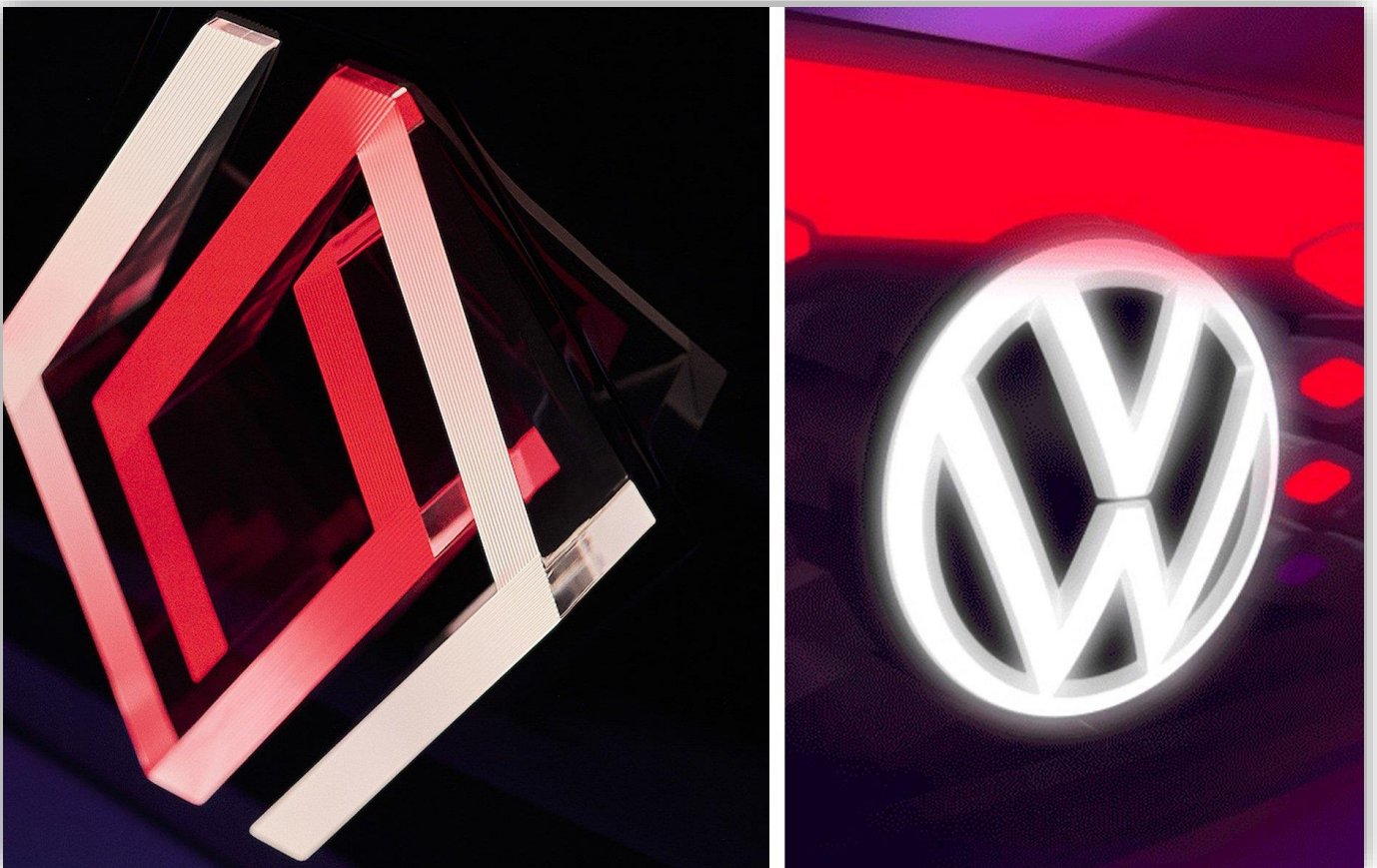


Maths Nilsson

10. Renault bekräftar samtal kring samarbete med VW

28 feb 2024

Förutom ID.2all som ska få ett pris från 25.000 euro har Volkswagen planer på att även lansera en ännu billigare elbil. Det bekräftade Volkswagens chef Thomas Schäfer till Elbilen redan samma kväll som ID.2all hade premiär. Då med en prislapp som börjar på 20.000 euro, omkring 220.000 kronor, och för att lyckas med det uteslutar Volkswagen inte samarbeten med andra tillverkare.



Till exempel Renault, vilket **det ryktades om i slutet av förra året** och att samtal förs **be-kräftas nu** av Renaultchefen Luca de Meo. Men han är också tydlig med att det inte är några "exklusiva samtal". Om Volkswagen tvekar eller inte går fram i tillräckligt snabb takt kan Renault välja att samarbeta med någon annan.

Rent konkret ska samarbetet handla om att ta fram en plattform för små och prisvärda elbilar för den europeiska marknaden. Ett exempel på det har Renault visat med sitt **koncept på en ny version av eldrivna Twingo**. Till skillnad från dagens version, som inte säljs i Sverige, hämtar nya Twingo tydlig inspiration hos originalet som lanserades på 1990-talet.

Även om Luca de Meo säger att de kan välja en annan partner än Volkswagen är det inte så att Renault kan välja och bestämma hur de vill. Även Renault behöver hitta samarbete för att lyckas med ambitionen att lansera eldrivna modeller som kostar under 25.000 euro, omkring 280.000 kronor.



ID.2all ska få sällskap av en mindre och billigare modell.



Renault planerar en ny eldriven version av Twingo som hämtar mycket inspiration från originalet.



Carl Undéhn



11. Fiskers drastiska drag, bli uppköpt av en biltillverkare för att överleva

Posted by Kristofer Rask mars 1, 2024

Det går tufft för Fisker, som i sin senaste årsrapport skriver att man inte har tillräckligt mycket pengar kvar för att klara sig under de kommande 12 månaderna.



Fisker Pear.

Fisker söker nu ytterligare finansiering för att kunna fortsätta enligt plan.

Om Fisker inte plockar in tillräckligt med kapital kommer man behöva lägga ner flera av sina planerade projekt, sänka produktionen av Fisker Ocean och göra sig av med personal. Även de tre kommande elbilsmodellerna **Kayak**, **Pear** och **Ronin** kan vara hotade.

Fisker berättar att man är i förhandlingar med en stor biltillverkare om en betydande investering i bolaget, som också inkluderar gemensam utveckling av en eller flera elbilsplattformar och tillverkning i Nordamerika.

– På den strategiska fronten förhandlar Fisker med en stor biltillverkare om en potentiell transaktion som kan innefatta en investering i Fisker, berättar Henrik Fisker.



Kristofer Rask

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



12. Nissan kan rädda Fisker i utbyte mot el-pickup

Posted by Kristofer Rask mars 1, 2024

Elbilstillverkaren Fisker är i behov av finansiering och berättade i samband med sin senaste årsrapport att man förde förhandlingar med en stor biltillverkare om en betydande investering. Nu kan nyhetsbyrån Reuters avslöja att den biltillverkaren är Nissan.



Enligt källorna rör det sig om en investering på mer än 400 miljoner dollar i Fiskers elbilsplattform för en pickup samt den planerade pick-upen **Fisker Kayak/Alaska**. Genom samarbetet skulle Nissan få tillgång till plattformen för en egen pickup, och tillverkningen av Kayak skulle kunna ske vid en av Nissans anläggningar i USA. Det med start 2026.

Fisker berättade i samband med årsrapporten att man behöver få in nytt kapital inom de kommande 12 månaderna. Om man inte lyckas kommer man behöva skjuta på flera av sina planerade projekt och skala ner produktionen av suven Fisker Ocean.



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

13. Polestar lånar 950 miljoner dollar

Av Bobby Green

2024-02-28 kl 16:05

Från tolv internationella banker



Som vi tidigare har skrivit behöver Polestar pengar. Massa pengar. 1,3 miljarder dollar enligt Håkan Samuelsson som numera är styrelseordförande för Polestar. Nu är det klart att tillverkaren lånar nästan hela summan - 950 miljoner dollar. Pengarna kommer från tolv olika internationella banker och lånet kommer i formen av en treårig lånefacilitet. Pengarna ska hjälpa till så att man klarar volymmålet för nästa år och når en tvåsiffrig bruttovinstmarginal.

Imorgon skulle delårsrapporten publiceras men man har skjutit på detta, tills när är dock oklart.

media.polestar.com



Bobby Green



Klart: Volvo säljer stort innehav i Polestar Ska delas ut till aktieägarna



Håkan Samuelsson pratar om Polestars framtid Behöver 1,3 miljarder dollar



Polestar 4 kostar från 700.000 kronor Börjar säljas idag



Tillverkningen av Polestar 3 är igång Första Polestar-modellen som blir till på två kontinenter

Teknikens Värld

14. Elbilar dyra att försäkra – Tesla i särklass

Publicerad 29 feb 2024 kl 15:02 Uppdaterad 29 feb 2024 kl 15:25

Många elbilar är dyra att försäkra. Tesla sticker ut som dyrast och har dessutom en extremt hög självrisk. "Högre reparationskostnader än för bensinbilar" är försäkringsbolagens förklaring.



82 788 kronor om året i helförsäkring för en tre år gammal elbil. Jo, är du en ung bilförare kostar det att köra elbil. Foto: Teknikens Värld / Shutterstock

Elbilar är generellt sett relativt dyra att försäkra. Vi har tagit fram försäkringspremier för de populäraste elbilarna och de har en sak gemensamt: De är inte billiga att försäkra. Men det är framför allt **Tesla** som sticker ut premiemässigt.

Att försäkra en begagnad **Tesla Model 3** från 2020 kostar **25 000 kronor** hos Folksam och **31 500 kronor** per år med Teslas egen "märkesförsäkring" hos Trygg-Hansa.

Ändå har vi räknat på en äldre försäkringstagare som är att betrakta som en lågriskkund. Om samma begagnade Tesla Model 3 ägs av en ung bilägare i Stockholm kostar försäkringen exakt 82 788 kronor per år på Teslas egen märkesförsäkring.

Teslas försäkringspremie är så hög att all ekonomisk fördel med eldrift är uttraderad. En jämgammal **Volvo V60** kostar hos Trygg-Hansa 35 000 kronor mindre per år att försäkra för samma kund. Det motsvarar prisskillnaden mellan att tanka bensin och ladda el för 4.000 mil per år.

Därför är elbilar dyrare

Varför det är så dyrt att försäkra Tesla jämfört med en lika gammal Volvo får vi inget exakt svar på när vi frågar Trygg-Hansa.

– Generellt så kostar det mer att reparera en ny bil oavsett drivmedel vilket påverkar försäkringspremien. Det är även en rad individuella faktorer som bland annat förarens ålder, bostadsort, skadehistorik, bilens märke och motoreffekt som vi behöver ta hänsyn till när vi beräknar våra bilpremier, säger Stefan Brala på Trygg-Hansa.



Stefan Brala, motorexper på Trygg-Hansa.

Den höga vikten och motoreffekten i en elbil påverkar premiesättningen negativt.

– Skadehändelser i halvförsäkringen som har haft en negativ skadeutveckling de senaste åren är glas- och maskinskador, där även elbilens batteri ingår. Där påverkar framför allt högre verkstadspriser och mer komplexa skadereparationer försäkringspremierna. I halvförsäkringen ingår även trafikförsäkringen och där har bland annat vikten på fordonet och antalet hästkrafter en stor påverkan på vår premiesättning, oavsett drivmedel, förklarar Stefan Brala.

Är elbilar mer olycksdrabbade än bilar som drivs med fossila bränslen?

– Vi kan se att elbilar i vissa skadekategorier tenderar att ha fler och dyrare skador, medan elbilar i andra skadekategorier har färre skador än fossildrivna bilar, säger Stefan Brala.

På Folksam resonerar man på ett snarlikt sätt.

– Nya elbilar är inte mer olycksdrabbade än nya bilar som drivs med fossila bränslen. Däremot har det visat sig att reparationskostnaden kan vara högre för elbilar vilket kan bero på flera saker där den avancerade elektroniken är en faktor, säger Sandra Lindfeldt, chef för produktutveckling på Folksam Sakförsäkring.

Inköpspris påverkar

Att elbilar har höga prislappar påverkar också försäkringspremierna. Vid en totalskada eller stöld ska bilen ersättas, och därför kostar det mer att försäkra en dyr bil.

Eftersom nya bilar inkluderar vagnskadegaranti i tre år märks de högre försäkringspremierna framför allt på elbilar som är tre år eller äldre. Då upphör vagnskadegarantin och de flesta ägare går upp till helförsäkring för att få med vagnskademomentet. Det är den försäkringen som ersätter skador på egna bilen i de fall man själv är vållande.

Men de höga försäkringskostnaderna drabbar inte bara begagnade elbilar. Nya bilar halvförsäkras de första tre åren, och även en halvförsäkrad elbil kan kosta en rejäl slant. En halvförsäkring för en ny **Tesla Model Y**, landets mest sålda elbil, kostar 11 253 kronor hos Folksam för vår lågriskkund. Som en jämförelse tar Folksam 6 227 kronor för försäkringen för samma ägare för en bensindriven Volvo V60.

TESLA: DYRA DELAR, SVÅR ATT REPARERA

Amerikansk statistik bekräftar att Tesla har ett problem med reparationskostnaderna. Mitchell, ett amerikanskt reservdelsföretag, har i en rapport analyserat försäkringsskadekostnader för amerikanska elbilar.

Jämfört med bilar med förbränningsmotorer har elbilar större arbetskostnader. För elbilar ligger 50 procent av totalkostnaden på arbetet, medan det för förbränningsmotorbilar ligger på 41 procent. I genomsnitt innebär det sex extra arbetstimmar på elbilen per skadeärende. Mycket av tiden förklaras av högspänningsbatteriet och de arbetsmoment som krävs för tömma det och ibland ta bort det från bilen.

Totalt sett kostar varje skada på en elbil i USA i genomsnitt 9 975 kronor mer än en skada på en "vanlig" bil. En stor del av kostnadsskillnaden har en enkel förklaring: Skador på Tesla-bilar är kostsamma. Tar man bort Tesla från statistiken är skillnaden bara 2 825 kronor mellan bensinbilar och elbilar.

Två andra orsaker framhålls i rapporten. Dels så används 89 procent originaldelar när elbilar repareras, medan det för förbränningsmotorbilar används 67 procent originaldelar. Dels repareras färre delar på elbilar, 13 procent jämfört med 16 procent för bilar med förbränningsmotor.

Även amerikanska Highway Loss Data Institute har jämfört skadekostnader på Tesla med skadekostnader på premiummärken av samma årsmodell och funnit att skadekostnaderna är tio procent högre för Tesla. När Highway Loss Data Institute jämför skadekostnader för bilar som finns med både elektrisk drivlina och med förbränningsmotor är skillnaden liten, marginella två procent dyrare för elbilarna.

Hög självrisk

Dessutom kommer Tesla-ägaren att få en självriskchock om ägaren skulle behöva utnyttja vagnskadegarantin som Tesla skickar med. Tesla har nämligen valt att snåla på skyddet och har en självrisk på hela 13 750 kronor i vagnskadeförsäkringen. Den vanliga självrisk på en vagnskadeförsäkring är omkring 3 000 kronor. Den garanti som följer med nya bilar i tre år brukar ha högre självrisk, omkring 5 000 kronor, men Teslas extremt höga självrisk är unik.

Det betyder i praktiken att småskador på en Tesla många gånger får betalas ur egen plånbok. Så länge det stannar vid omlackering och en mindre reparation av ett plasthölje så lär reparationen kosta mindre än 13 750 kronor vilket betyder att skadan inte täcks av försäkringen.

De relativt sett höga premierna gör det viktigt att göra en ordentlig prisjämförelse för att hitta det förmånligaste alternativet. Många Tesla-ägare försäkrar förmodligen sin nya bil i Trygg-Hansa som har ett samarbete med Tesla och erbjuder "märkesförsäkring" med 5 000 kronor i rabatt på Teslas höga vagnskadesjälvrisk. I stället för 13 750 kronor är självriskan 8 750 kronor. Fortfarande ovanligt högt, men en ändring i rätt riktning.

Jämföra lönar sig

För vår exempelkund blev premien för halvförsäkring av en ny Tesla dessutom något lägre hos Trygg-Hansa jämfört med Folksam. När vi jämför helförsäkringspremier för en **begagnad Tesla Model 3** blev resultatet det motsatta. Dyrare hos Trygg-Hansa, 31 524 kronor per år, men 25 000 kronor hos Folksam.

I det här fallet hittar vi en billigare försäkring hos Länsförsäkringar, som tar 19 584 kronor per år för helförsäkring av Tesla Model 3. Glöm inte jämföra omfattning, mil- och åldersgränser för maskinskadan samt självrisker – det kan skilja mycket.

Det ska understrykas att många elbilar har högst rimliga premier. Förutom Tesla Model Y och Model 3 är det framför allt **Audi Q4** och **BMW i4** som har dyra premier. En begagnad **Polestar 2 AWD** är också besvärande kostsam att försäkra. För en drygt tre år gammal Polestar 2 AWD vill Folksam ha 19 759 kronor för en helförsäkring. Polestars egen rekommenderade "märkesförsäkring" kostar 17 004 kronor för helförsäkring. Men vi hittar ett billigare alternativ, Dina Försäkringar tar 14 448 kronor för en helförsäkring av en begagnad Polestar 2 AWD. Plötsligt har elbilens försäkring blivit riktigt överkomlig.

Att säga vilket bolag som är billigast eller bästa val generellt är omöjligt. Mycket beror på försäkringstagarens förutsättningar, det bolag som är billigt för en bilägare kan vara dyrt för en annan. Det som gäller är att jämföra premier och villkor. Var noga med att försäkringspremierna gäller för samma körsträcka och har likartade självrisker.

Så mycket kostar en elbil att försäkra

Vi jämför premierna för de mest sålda elbilmodellerna. Priser från Folksam. Halvförsäkring för en ny bil, helförsäkring för modellår 2021. Försäkringstagare: Man, 64 år, bosatt i Nacka, Stockholms län.

	Halv	Hel
Audi Q4 e-tron	8 227 kr	
BMW i4	13 448 kr	
BYD Atto 3	*	*
Kia EV6 AWD	7 196 kr	
Kia Niro EV	5 187 kr	14 281 kr
MG4 Electric	6 993 kr	
Nissan Leaf	5 007 kr	13 040 kr
Polestar 2 AWD	7 842 kr	19 759 kr
Skoda Enyaq iV	6 305 kr	13 729 kr
Tesla Model 3	9 369 kr	25 001 kr
Tesla Model Y	11 253 kr	
Volkswagen ID.3	5 961 kr	12 690 kr
Volkswagen ID.4	7 439 kr	
Volvo XC40**	6 304 kr	17 586 kr

* Går ej att försäkra. ** I vår byter XC40 namn till EX40



Mikael Stjerna



15. Svenska Volta Trucks räddat från konkurs – nu ska ellastbilen byggas

Posted by Kristofer Rask februari 28, 2024

Svenska startupbolaget Volta Trucks som utvecklat en eldriven lastbil för stadsmiljöer gick i oktober oväntat i konkurs. Nu har bolaget ha räddats, och kontraktstillverkaren Steyr Automotive har tecknat ett första avtal för att återuppta produktionen av lastbilen Volta Zero.



Efter konkursen togs bolaget över av fonden Luxor Capital. Efter förhandlingar med de nya ägarna har man nu kommit överrens om att fortsätta produktionen. Initialt har Steyr reserverat en produktionsvolym på 14 000 fordon.

– Vi och vårt team är mycket motiverade att få ut den här innovativa lastbilen på vägen tillsammans med vår avtalspartner Volta Commercial Vehicles, meddelade ledningen för Steyr Automotive idag.



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

16. Cake uppköpt av norsk bilhandlare

Bobby Green**2024-02-29 kl 10:20****Vad man degade för kakan framgår dock inte.**

Elfordonstillverkaren Cakes förlust uppgick till 369 miljoner kronor 2022 och de kunde inte hämta sig från detta och fick i början av månaden ansöka om konkurs. Nu står det klart att den norska bilhandlaren och investeraren Espen Digernes köper upp hela konkursboet. Förutom tillgångarna i Sverige köper han även upp företagets globala varumärke och alla produkträttigheter. Hur mycket pengar affären handlar om framgår inte just nu.

**Bobby Green**



**Cake har ansökt om konkurs
Trist!**



**Svenska elfordonstillverkaren Vässla ansöker om konkurs
Another one bites the dust...**



**Svenska elmotorcykeln Rgnt i konkurs
Det höll några år**



**Cake har nu levererat sin första Bukk
Fullskalig produktion i vår**

17. Klart idag: 16 år för att köra A-traktor "Förbannad"

Av Maths Nilsson 28 februari 2024 kl 14:17

Nu är det klart – gränsen för att köra A-traktor ska höjas till 16 år. Europaparlamentet röstade ja till höjd åldersgräns, tuffare körkortskrav och höjd fart till 45 km/h. – Jag är förbannad. Att höja åldersgränsen för Epor är en enorm frihetsinskränkning för ungdomar, framför allt på landsbygden, säger EU-parlamentarikern Emma Wiesner (C) till TT.



Svenska EU-politiker har försökt rädda kvar 15-årsgränsen för A-traktorer, men EU-parlamentet röstade idag igenom ett förslag till nya regler med 16-årsgräns och högre krav. Många tycker nog ändå att den höjda hastighetsgränsen till 45 km/h är rimlig.

– Det har varit en kamp men tyvärr gick inte förslaget att behålla åldersgränsen vid 15 år för den svenska EPA-traktorn igenom, säger svenska EU-ledamoten Heléne Fritzon (S) till Expressen.

Nu inleds en förhandling med medlemsstaterna. Att Sverige ska få igenom ett undantag är inte troligt. De nya reglerna väntas träda i kraft om cirka två år och tillämpningen träder i kraft ett år senare. Den som ska ta körkort för EPA/A-traktor behöver då ett B1-körkort.

EU-förslaget om nya regler

- B1-kort med högre krav istället för AM-kort.
- Ha fyllt 16 år för att genomgå förarprov.
- Klara både teoriprov och körprov.
- Personbilen får väga högst 2 500 kg och ha en maxhastighet på 45 m/h.
- *Källa: EU-kommissionen*



Maths Nilsson

Feber

18. Hirsch piffar till "nya" Saab 9-3 Aero

Av Bobby Green

Ons. 28 maj 2014 kl 13:49

Mer effekt.

Det verkar gå sådär för Nevs just nu men trots motgångar presenterar de nyheter - Saab 9-3 Aero Hirsch Edition.



Och för er som har lite koll på Hirsch förstår att det här innebär att bilen begåvats med ännu mer effekt.

Effekten ur den turbomatade fyran höjs från 220 till 275 hästar. Vridet går från 350 till 420 Nm. Toppfarten höjs till 260 km/h men hur siffrorna 0-100 km/h har förändrats framgår inte.

Hirsch-prylar förutom trimningen är en liten spoiler på bakluckan, en diffusor och läderklädda handtag på insidan. Versionen finns som tillval när man beställer sin bil via nätet och merkostnaden är 23 900 kronor. saabcars.com



Bobby Green

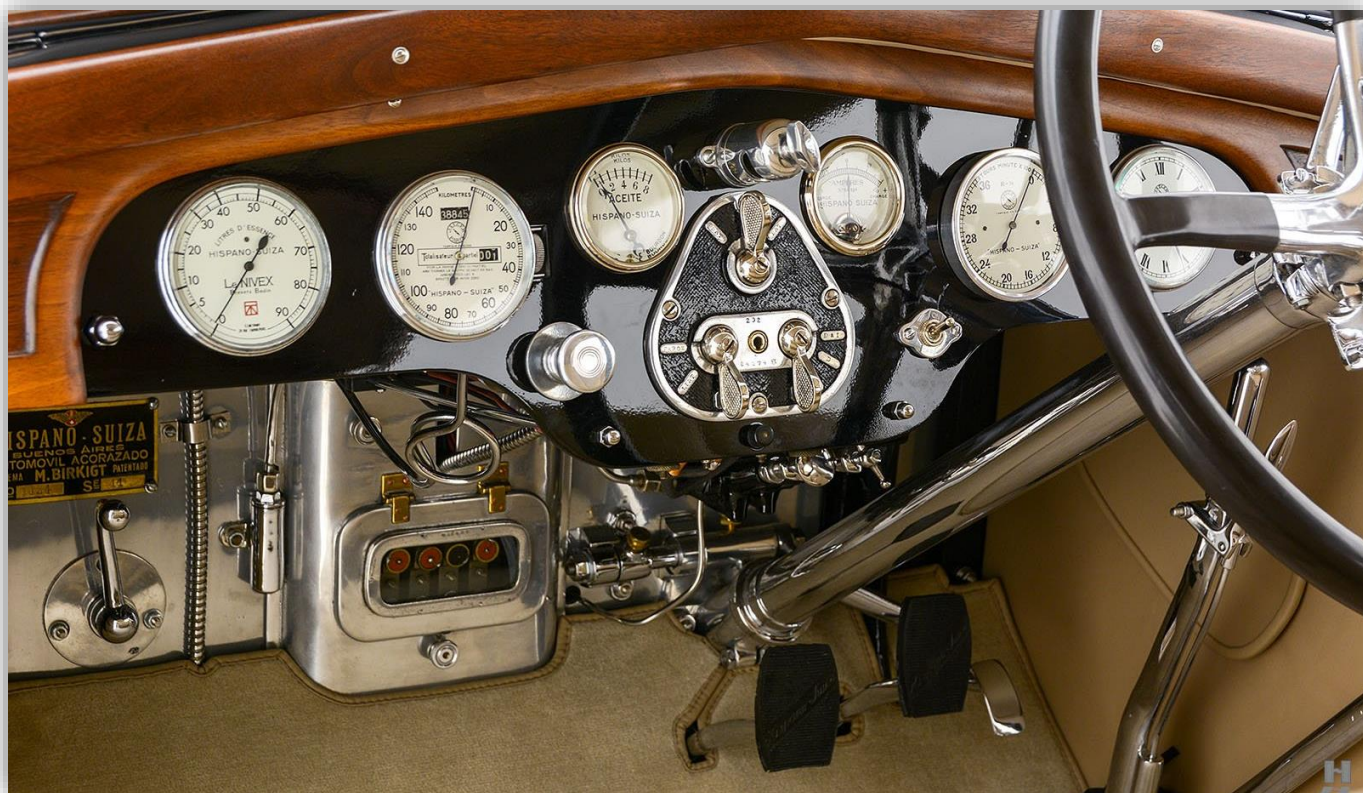
19. Hispano-Suiza T49 Tourer 1928



Hispano-Suiza står stolt bland de största märkena från klassisk era i historien. I nivå med Bugatti, Delahaye och Isotta-Fraschini producerade Hispano-Suiza några av Europas finaste bilar från tonåren till trettioalet. Baserat i Barcelona, Spanien, kommer "Suiza" -delen av namnet från Marc Birkigt, en schweiziskfödd ingenjör som grundade företaget och fungerade som teknisk chef från 1904 till slutet av bilproduktionen i slutet av 1930-talet. Under sin nästan 50-åriga historia expanderade företaget till att omfatta en produktionslinje i Frankrike och till och med en flygmotordivision med en amerikansk filial. Hispano-Suiza byggde tidigt ett brett utbud av fordon, från en 10 hk fyrcylindrig till en mäktig 60/75 hästkrafter sexcylindrig tourer för kung Alfonso XIII. Hispano-Suiza var en bil reserverad för kungligheter, underhållare och samhällets elit. Europas mest prestigefyllda karossbyggare tävlade om chansen att sätta sitt namn på Hispano-Suiza-chassin, vilket resulterade i några av de mest fantastiska och minnesvärda bilarna från förkrigstiden.

Hispano-Suiza-motorer är vördade för sin kraft och prestanda. Den mäktiga V8-flygmotorn, som gjorde upp till 300 hästkrafter, spelade en viktig roll i de allierades seger i första världskriget. Hispano skrinlade planerna på en tolvcylindrig efterträdare till V8, även om Birkigt dammade av designen för sin första efterkrigstidens bilmotor, monterad på den legendariska H6-modellen. Birkigt använde i huvudsak hälften av V12 för att skapa en mäktig, 135 hästkrafter 6,597 c.c. inline-sex som delar många interna komponenter med flygmotorn.

Framgången för H6 skapade två mindre modeller: den fyrcylindriga T48 och den medelstora sexcylindriga T49. T1924 introducerades 49 och använde en ny 3,8-liters överliggande kamaxel inline-sex som var nära besläktad med den mäktiga H6-motorn men nedskalad för det mindre chassit. Trots sin position under H6 var T49 fortfarande en prestigefylld högpresterande bil som producerade 90 hästkrafter från sin toppmoderna motor.

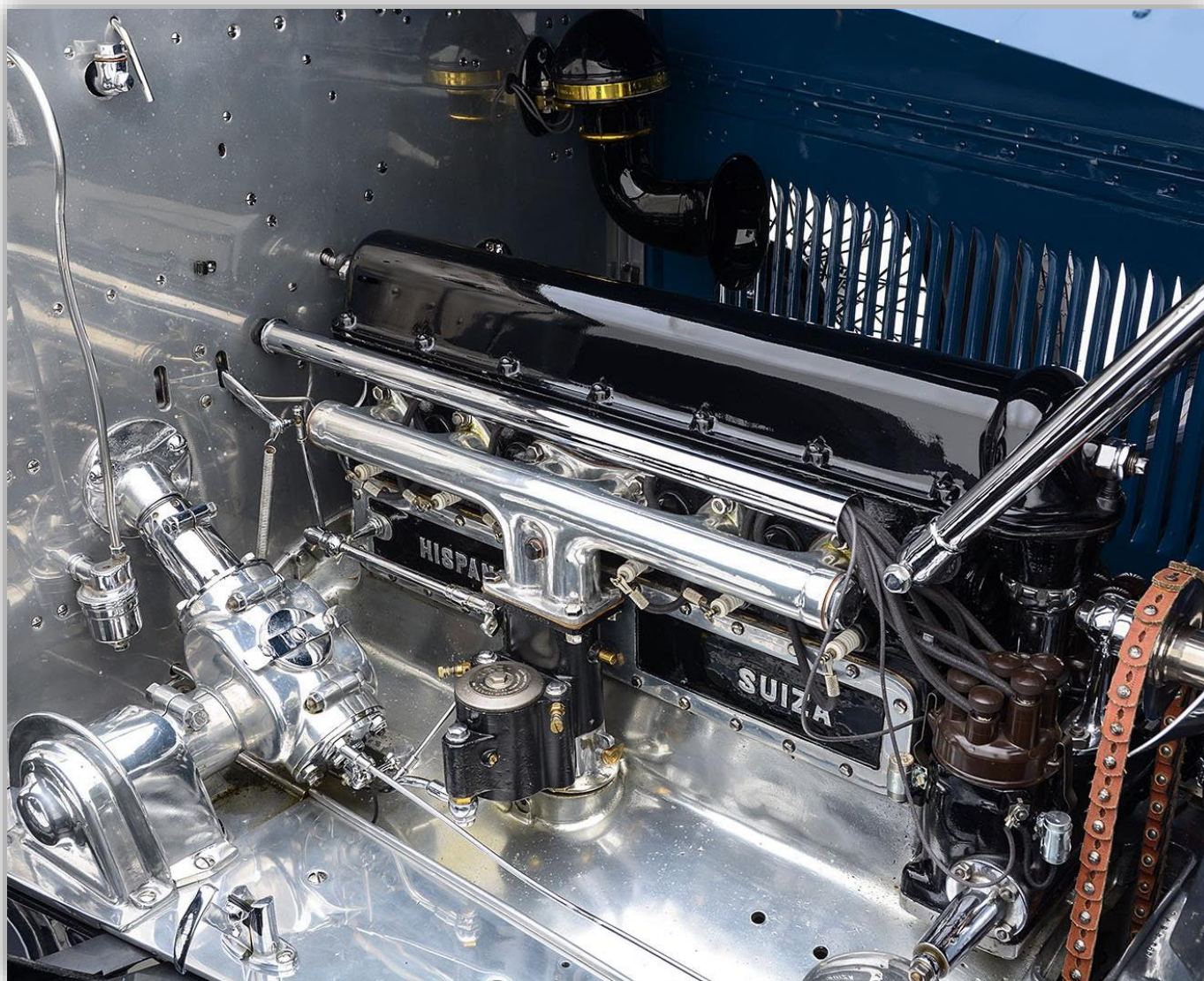


Mellan 1924 och 1930 producerade Hispano-Suiza T49 uteslutande i sina verk i Barcelona. Som med den stora 32 CV H6 tilltalade T49 idrottsmän och kungligheter hemma i Spanien, över hela Europa och till och med i Indien där maharajas fann fördel i sin prestanda och hållbarhet. Marque historiker uppskattar T49 produktion till cirka 900 bilar totalt, och man tror att färre än 30 är kända för att existera idag. Hispano-Suiza T49 är kraftfull, vackert utformad och tekniskt avancerad och är en juvel i kronan på Spaniens motorhistoria.

Med slående sju passagerare phaeton-karosser är denna Hispano-Suiza T49 föremål för en väl undersökt och noggrann restaurering. Enligt information från den senaste ägaren levererades denna Barcelona-byggda T49 ny till Argentina, där den tillbringade större delen av sitt tidiga liv. Efter att ha fått sitt karosseri i händerna på en lokal argentinsk karosbyggare, Carroceria V. Marrugat y Cia, Buenos Aires, såldes bilen till den argentinska regeringen och användes möjligen för att transportera den nyligen omvalda presidenten, Hipólito Yrigoyen.

Efter Yrigoyens fall såldes eller avyttrades Hispano på annat sätt av den nya regeringen och försvann från allmänhetens ögon. År 1955 upptäckte en amerikansk chef med Texaco Oil Company som arbetade i Argentina Hispano-Suiza i en ladugård och lyckades på något sätt få bilen ut ur landet och skickas till New Jersey. Leden svalnar igen fram till mitten av 1980-talet då bilen återupptod i ett demonterat tillstånd i samlingen av Richard Askern i Indianapolis, Indiana. Han höll fast vid Hisso i många år i hopp om att återställa den, men så småningom medgav projektet, och 1998 listade han T49 i Hemmings Motor News.

De senaste ägarna förvärvade bilen från Askern och inledde snart en noggrann restaurering. Projektet tog flera år, eftersom delar och information visade sig vara knappa. En fullständig rivning och ombyggnad av motorn utfördes, och chassit och karossen återställdes till en hög standard. Deras insatser belönades 2017 med ett AACA National First Prize i Bettendorf, Iowa, följt av ett People's Choice Award vid Dayton Concours d'Elegance 2017 och ett Distinction Award vid Cincinnati Concours 2018. Dessutom har bilen tilldelats Full Classic-status™ med CCA.



Denna Hispano-Suiza T49 ser fortfarande fräsch ut från restaureringen och är fantastisk i "Birkigt Blue" med svarta vingar och krämbeige klädsel. Karossen är ganska snygg och sportig, med en brant rakad vindruta och rena, svepande linjer. Kvaliteten på finishen beskrivs bäst som concours-kvalitet, med underbart ljusarbete runt. Kabinen med sju passagerare är också vacker, med utsökt trimmat beige läder, fantastiska restaurerade originalinstrument och polerad legering och nickelljusarbete. Toppen är gjord i solbränd duk och har ett komplett komplement av sidogardiner. Ett specialanpassat topplock i plast, inbundet i matchande solbränt tyg, följer med försäljningen.

Stjärnan i någon Hispano-Suiza sitter under huven. I det här fallet är det 3,8-litersversionen av Birkigts fantastiska overhead-cam inline-six. Vevhuset är en imponerande gjutning som innehåller kjolar för att försegla motorrummet från skräp och är ett konstverk i sig. Restaureringen omfattade en fullständig motorrenovering, inklusive en reparerad och omslipad original vevaxel. Blocket, tillbehören, styrboxen och andra komponenter är noggrant polerade till en vacker finish vilket resulterar i en fantastisk presentation.

Restaureringen av denna fantastiska Hispano-Suiza var utan tvekan ett kärleksarbete. Dessa sällsynta och fascinerande bilar är bland de finaste europeiska klassikerna genom tiderna, även om få överlever utanför Spanien. Detta prisbelönta exempel kommer säkert att glädja den mest kräsna samlaren. Den utsökta presentationen, vackra karossen och den kraftfulla sexcylindriga motorn gör den lika hemma på turné som på concours gräsmatta. Erbjudanden välkomna och affärer beaktas



Roger Warolin