



Kougar Sport Roadster 1965

- 1. Marknadens billigaste elbil är snart här**
- 2. Opels kommande eldrivna suvar gömmer sig**
- 3. Renault 5 E-Tech avtäckt**
- 4. Ökade leveranser och ökad förlust för NIO**
- 5. Li Mega laddar 10–80% på 10 minuter**
- 6. Teslas får klimatbonus som lastbil**
- 7. Sublicity**
- 8. Prov av Volvo XC90 Recharge**
- 9. Så står sig Volkswagen ID.7 Tourer mot BMW i5 Touring**
- 10. Volvos rekordförsäljning av ellastbilar ökade med 256%**
- 11. Så gick LKAB:s satsning på eldriven lastbil från Scania**
- 12. Från Trysil till Södertälje med eldriven lastbil**
- 13. Citroën C6 var vägarnas Concorde**
- 14. Volvo P1800 förvandlad med BMW:s urstarka V8**
- 15. Kougar Sport Roadster 1965**
- 16. Svensk miljardär säljer hela sitt F1-stall till Audi**



1. Marknadens billigaste elbil – snart här

Uppdaterad 12 mars 2024 Publicerad 12 mars 2024

Dacia Spring är inte stor i något avseende. Inte ens prismässigt. När den släpps på marknaden kommer priset att ligga väl under 200 000 kronor.



Nu är prisskillnaden borta. Här står den – marknadens billigaste elbil. För under 200 000 kronor får du nu en helt fungerande och praktisk elbil. Detta blir spännande.

Nu börjar det röra på sig ordentligt på elbilsmarknaden.

Diskussionen om att elbilarna inte kommer vara konkurrenskraftiga förrän de landat på samma prisnivå som "vanliga" bilar, är snart historia.

Nya **Dacia Spring** kommer nämligen att spränga den ballongen när den introduceras på marknaden.

Det är en liten bil – absolut. Både i storlek, batteri, körsträcka och allt, är Dacia Spring en liten bil. Men allt blir förlåtet då även priset är lika litet som allt annat.

Rekordlåg pris

För när den kommer stå i bilhallen, blir **priset en bit under 200 000 kronor**. Med ens är en ny nivå satt och med ens, är Dacia Spring den billigaste elbilen på marknaden.

Den enda elbil som kan slå Springen på prisfingrarna är **Citroën Ami**. Men det är ingen riktig bil utan simmar någonstans i gränslandet mellan minibil och mopedbil.



*Det är liksom inte på låtsas. Allt som du förväntar dig, finns i nya Dacia Spring.
Till och med justerbar ratt.*

Allt finns

Dacia Spring är absolut en bil på riktigt.

För den ringa prislappen får du en bil med dörrar, hjul, kaross, inredning, ratt och stolar. 26,8kWh kan du trycka i batteriet som sedan bjuder dig på en 22 mils resa.

Ombord finns också justerbar ratt, en sju-tumsskärm, farthållare, central-lås, parkeringshjälp och till och med AC.

Nu är ribban satt på marknaden. Och det är Dacia som lagt upp den. Hur kommer konkurrenterna att hantera detta? Blir intressant att se.



*Stuvplatsen under motorhuven symboliserar på något sätt hela bilen.
Litet, var ordet sa Bill*



Dacia Spring är en helt vanlig liten elbil till ett mycket ovanligt pris.

Läs mer:



Då blir elbilarna billiga



Om den rekordbilliga bilen här



Anders Værnéus

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



2. Opels kommande eldrivna suvar gömmer sig

Bobby Green

2024-03-08 kl 14:20

Frontera och nästa Grandland.



Opel har skickat ut ett nytt pressmeddelande där de berättar om hur många eldrivna fordon de har i flottan tillsammans med ett gäng bilder. På en av dessa, den här ovanför, finns två modeller som gömmer sig under skynten. Det handlar om nästa generation av Grandland och Frontera som är ett gammalt namn som nu får komma tillbaka. Båda två är suvar och båda kommer gå att få som helt eldrivna eller med förbränningsmotor. Frontera kommer att ersätta dagens Crossland och Grandland är i princip nya Peugeot 3008 fast med Opel-logga. Båda modellerna ska avtäckas "snart" säger man, men exakt när är fortfarande oklart. Försäljningen väntas dra igång i år.

media.stellantis.com



Bobby Green



**Opel återanvänder namn på ny eldriven SUV
Frontera kommer tillbaka**



**Opel visar konceptbilen Experimental
Framtiden**



**Opel Crossland kommer som elbil nästa år
Kommer baseras på STLA-plattformen**



**Opel presenterar ny logga
Blixten har fått en elchock**



3. "Retrofuturistiska" Renault 5 E-Tech avtäckt

Av John Sempill Foto Renault

Publicerad 2024-02-26 Uppdaterad 2024-02-26

Under måndagen skedde den officiella avtäckningen av "retrofuturistiska" Renault 5 E-Tech på bilsalongen i Genève, med motoralternativ samt räckviddssiffror.



Det första man slås av är de kulörta nyanserna, varav två är direkt inspirerade av färger ur Renaults katalog på 1970-talet.

Dessa heter Pop Yellow och Pop Green. En gristrande kvalitet i färgen ser till att du "poppar" på fler än ett sätt. Övriga tre nyanser är Pearl White, Starry Black och Midnight Blue.

– **Vissa produkter är magiska.** Det behövs inga långa diskussioner för att inse detta, säger Luca de Meo, vd för Renault Groupe, enligt Renaults [pressrelease](#).

– När ett företag återupptar tillverkningen av en sådan ikonisk modell gör man det med vördnad och kärlek. Detta är bra för framtiden, då det känns igen av kunderna som kan se den omsorg vi lagt ner i bilen.

Ett dilemma med elbilar har varit just avsaknaden av motorljud, och då framför allt ur säkerhetssynpunkt. Detta har Renault adresserat med ett så kallat VSP – Vehicle Sound for Pedestrians.

Tillsammans med artisten Jean-Michel Jarre har ett varningsljud tagits fram för att göra gångtrafikanter varse om att här kommer en elbil. Ljudet initieras i hastigheter över 30 km/h.

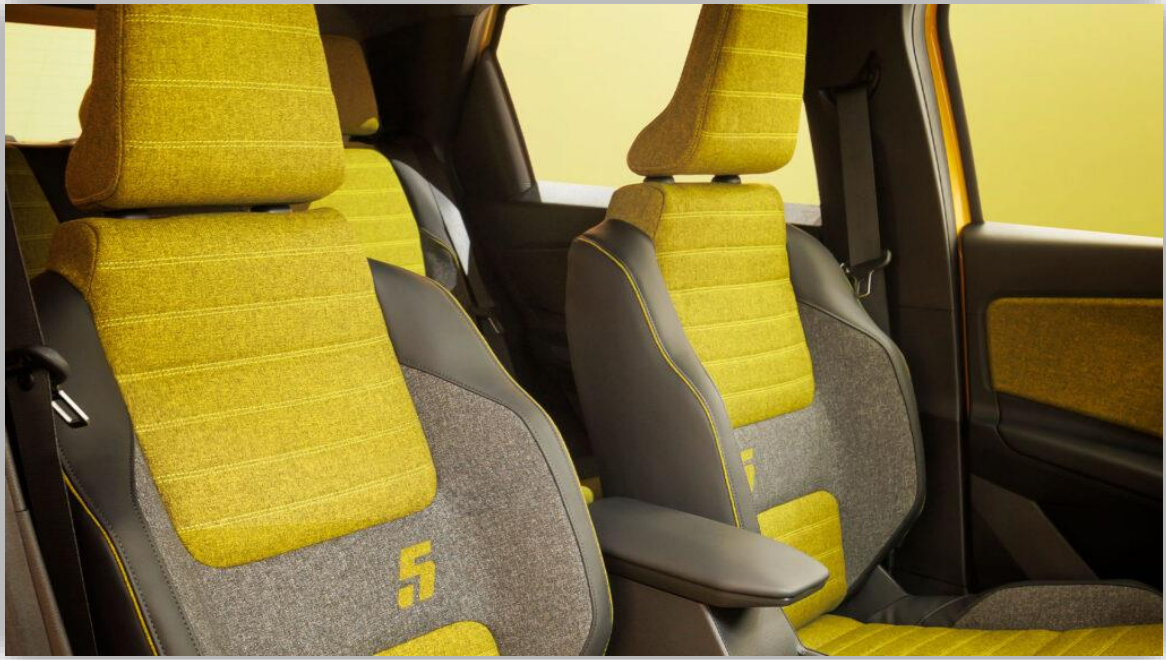


Motoralternativen är beroende på marknad och är tre till antalet: 110, 90 och 70 kW. Batterialternativen är 40 respektive 52 kWh, med en angiven beräknad WLTP-räckvidd om 300 alternativt 400 km.

En bagagekapacitet på 326 liter erbjuds samt möjligheter till V2L samt V2G, alltså teknik för att använda bilens ström till att strömförsörja externa elektriska enheter samt skicka tillbaka ström till elnätet.

Ovannämnd teknik erbjuds inte på den svenska marknaden inledningsvis men väntas introduceras på sikt. Bilens konkurrenskraftiga pris startar kring 25 000 euro.







4. Ökade leveranser och ökad förlust för NIO

7 mars 2024

Vi är inne på årets tredje månad, men först nu släpper NIO sin rapport för det föregående året. Vid en första blick innehåller den flera ljusglimtar.



Leveransen av bilar uppgick till 160.038 exemplar, vilket är en ökning med 31 procent jämfört med föregående år. En siffra som presenterats redan tidigare. Även omsättningen ökade med 13 procent till totalt 81 miljarder, omräknat till svenska kronor.

Men även förlusten ökade till att under 2023 uppgå till nästan 30 miljarder kronor. Något som förklaras med företagets snabba expansion inom olika områden.

– Våra kontinuerliga investeringar i teknik, batteribytesnätverk och användargrupper kommer att stärka våra konkurrensfördelar när det gäller att övervinna framtida konkurrens, säger märkets grundare och vd William Li.

Även om leveranserna ökade missade NIO sitt egna mål om en fördubbling jämfört med 2022. För det hade det krävts att NIO lyckades sälja 240.000 bilar. Kanske kan lanseringen av de båda nya märkena Alps och Firefly leda till ökade leveranser. Båda märken ska pris-mässigt placera sig under NIO:s nuvarande modeller och konkurrera i volymsegmentet.

Firefly ska lansera modeller särskilt utvecklade för europeiska kunder, vilket då tolkas som mindre modeller. Exakt när första modellen kommer ut på marknaden är oklart, men det har talats om 2025. Det andra märket Alps ska lansera sin första modell i höst som då uppges bli en crossovermodell som ska konkurrera med Tesla Model Y.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



5 feb 2024
NIO börjar erbjuda ET7 till Taxi Stockholm



24 jan 2024
Här tillverkas solid state-batterier – sedan förra året



12 jan 2024
NIO utökar sitt samarbete med teknik för batteribyten



3 jan 2024
NIO både missade och uppfyllde målen för 2023



25 dec 2023
NIO ET9 laddar över 25 mils räckvidd på fem minuter



5. Video: Li Mega laddar 10–80% på 10 minuter

Av Elias Medelberg

Publicerad 2024-03-08 Uppdaterad 2024-03-08

El-MPV:n kan ladda med en maximal effekt på en bit över 500 kW. Se videon när den tar sig från 10 till 80 procent på lite över 10 minuter.



Li Autos nya elbil är världens just nu kanske coolaste MPV.

FILM: <https://youtu.be/kjs-TPmDbEM>

Kinesiska biltillverkaren Li Auto ska innan årets slut leverera sin nya elbilmodell Mega till kunder. Redan idag finns flera videos på när den tar emot mer än 500 kW vid snabb-laddning.

Batteriet i bilen kommer från CATL och heter 5C Qilin. Det klarar laddhastigheter på, som namnet antyder, 5C. Vilket betyder att maxeffekten är fem gånger högre än batteriets kapacitet.

Det innebär att i teorin skulle det gå att fylla ett tömt batteri fem gånger på en timme. Dock kan inte batterierna ta emot så hög effekt kontinuerligt från 0 till 100 procent.

Det går ändå ruggigt fort vid laddstolpen och på 10 minuter och 36 sekunder har bilen tagit sig från 10 till 80 procent. Och vid 80 procent är laddeffekten bortom 300 kW, inte alls långt ifrån [ansiktslyfta Porsche Taycans](#) maxeffekt.



Li Auto Mega är en riktigt lyxig MPV på över 5,3 meter. Luffjädring och annat lull-lull ska göra resan till en komfortdröm.



Designen är vågad och "Mega" ser ut som något man hittar i en science fiction-rulle.

Problemet: det saknas laddare. Som det ser ut idag finns det inte många laddare som faktiskt kan bjuda på tillräckligt med kraft. I Sverige ska Nio [öppna laddstationer med 500 kW effekt](#) men dessa ger som mest 660 ampere. I videon ses Li Auto Mega utnyttja över 700.

I Kina är andelen laddare som kan klämma ur sig 500 kW givetvis fler och innan 2024 är över ska Li Auto ha 2 000 laddpunkter som klarar 5C-laddning.

Grundpriset ligger på 559 800 Yuan, kring 800 000 kronor, för Li Auto Mega. För tillfället är den inte tänkt för svenska marknaden. Och nog hade det varit svårt att kränga en kinesisk EI-MPV för, med moms och tull, nära miljonen. Men visst ger den habegär, eller?

6. Teslas kupp – får klimatbonus som lastbil

Av Erik Aspegren

7 mars 2024 kl 11:04

Genom ett skattekryphål har Tesla visat upp en tvåsitsig Model Y som skulle kunna ge generösa skattesubventioner.



Om bilen introduceras på den svenska marknaden kan den få upp till 50 000 kronor i klimatbonus och innebära en återgång till subventionerade Teslor.

– Denna miljövänliga och effektiva lösning erbjuder ytterligare ett alternativ till professionell mobilitet, skriver Clément Maguet, kundansvarig på Tesla i Frankrike.

Ett år efter att regeringen slopat elbilsbonusen har en ny klimatsubvention införts. Det gäller nämligen det avdrag på upp till 50 000 kronor som görs på lätta eldrivna lastbilar. Det är Energimyndigheten som ansvarar för bonusen som infördes den 13 februari och kravet är att bilen är registrerad som lastbil, väger som mest 3.5 ton och drivs på el.

I Frankrike gäller ett liknande regelverk kring klimatbonusen och i veckan visade Tesla upp en omgjord Model Y där baksätet tagits bort för ett jättelikt lastutrymme. Bilen kan därför säljas som ett kommersiellt fordon och utnyttja den franska subventionen, [något podden Elbilmagasinet tagit upp](#). Samma sak bör enkelt kunna göras i Sverige.

Clément Maguet, kundansvarig på Tesla i Frankrike, skrev följande på LinkedIn vid lanseringen av den tvåsitsiga Teslan:

– Frankrike har för närvarande en flotta på cirka 6.3 miljoner kommersiella fordon, de flesta drivs av diesel. Inför denna verklighet har Tesla utvecklat en 2-sitsig Model Y med en

lagringskapacitet på 2 158 liter som erbjuder en räckvidd på 565 km (WLTP). Denna modell är berättigad till kommersiell fordonsbeskattning. Denna miljövänliga och effektiva lösning erbjuder ytterligare ett alternativ till professionell mobilitet, oavsett om det gäller transport av gods eller som utryckningsfordon.

Clément Maguet skrev även att den omgjorda Teslan kommer vara tillgänglig att köpa i exklusivt utvalda utställningslokaler över hela Frankrike. Om Tesla väljer att introducera bilen i Sverige återstår att se, men i så fall skulle vi återigen få se Teslor som rabatteras med klimatbonusar. Frågan är bara om det blir möjligt för Teslaägare att sätta in baksätet igen efter att subventionen betalats ut, i så fall har ett riktigt kryphål hittats.

LÄS MER:

- [Därför snivas många elbilsköpare på 70 000 kr i bonus](#)
- [Klubbat: Den som får bilen på fel dag missar 70 000...](#)
- [Ny skrotningspremie i Sverige – om du köper elbil istället](#)
- [Ny billigare modell från Tesla – räckvidden sänks...](#)
- [Tysk lågprisversion av Tesla Model Y – får batteri...](#)
- [Tesla höjer sina priser i Sverige – bara...](#)



Erik Aspegren

Erik Aspegren skriver för Carup, har studerat ekonomi och design och har en bakgrund hos återförsäljare som Porsche och BMW. Nås på erik.aspegren@carup.se

BILSPORT

7. Se Sublicity på Custom Motor Show



FILM: <https://youtu.be/gS9VEm9FDsk>



8. PROV: Volvo XC90 Recharge

Av Elias Medelberg

Foto Elias Medelberg

Publicerad 2024-03-08

Uppdaterad 2024-03-08

Volvo XC90 som laddhybrid är ingen ny företeelse på svenska vägar men den har under tiden fått både större och smärre uppdateringar. Hur bra köp är XC90 år 2024?



VAD ÄR NYTT?

Sedan senast undertecknad satt i en XC90 så är den största förändringen den elektriska delen av drivlinan. Den gången **var det i test** och vi kom 47,7 kilometer på el innan den då 88 hästkrafter starka elmotorn behövde hjälp av bensinbrännaren. Nu har batteriets nettokapacitet ökat med runt 60 procent och elmotorns effekt med 65 procent (145 hk).

Förbränningsmotorn har det inte gjorts mycket åt. Det är ännu den fyrcylindriga VEA-bensinaren som tar sig an det jobbet. Utöver det har laddningen förbättrats. XC90 kan nu ta AC-laddning på upp till 6,4 kW. En bra förändring mot tidigare låga 3,7. Någon DC-snabb-laddning finns det inte.



Interiören ser ut som tidigare. Ullklädseln kostar 14 000 kronor.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Även bakom ratten är alla förbättringar tydliga och viktiga. Tidigare har Volvos laddhybrider kunnat kännas aningen slöa på el. Nuförtiden är inte det något bekymmer. Dessutom går det att välja enpedalskörning hela vägen ner till noll ifall man gillar det.

Precis likt tidigare är samspelet mellan förbränningsmotorn och eldrivningen mycket genomarbetad och både ryck och effekttapp är minimerade. Däremot är fyra cylindrar inte perfekt för en så tung bil (2 467 kg) och framför allt inte i denna klass. Gångkulturen är inte dålig men när BMW erbjuder en laddbar X5 med rak sexa känns Volvons motor inte lika kul längre.

Något som stör är det faktum att man tagit bort det lilla rullhjulet för körlägen som funnits tidigare, nu måste man ta sig in i pekskärmen för att skifta mellan de fem olika körlägena Pure, Hybrid, Power, Constant AWD och Off-road. Det är en extra dum lösning i en laddhybrid. I de flesta bilar kör nog de flesta med komfort närapå hela tiden. I en laddhybrid kan man vilja byta mellan ren elkörning (Pure) och hybrid ofta.

Det är bara i körläget Pure som det finns ett tydligt stopp i pedalen innan bensinmotorn hoppar igång, så ska man ut på tur och vet att man kan klara hela körningen på el är det valet man vill göra. Men det kräver totalt tre klick i pekskärmen. Dumt. Rullhjulet funkade prima!

Den uppmätta elräckvidden uppgick till 74,5 kilometer längs en taskigare rutt än den som vi normalt kör laddhybrider på. Räckvidden är alltså bra, vilket är tur med tanke på att bilen sörplar bensin som stora suvar gör. Efter en vända från Stockholm till Göteborg och tillbaka blev förbrukning med tömt batteri på 9,2 liter på 100 km.

XC90 är ett långfärdslok som sig bör. Fjädringen är inte jättefluffig och bullernivån är inte klassbäst men långt ifrån dålig. Sittkomforten i framsätet är fantastisk och i andra raden (skjut- och lutningsbart) nöjer sig även långväxta resenärer. I tredje raden blir det trängre, men fortsatt användbart (se separat ruta).



0/20/40-fällning är bra. Volymen varierar mellan 316/967–1 816 VDA-liter beroende på antalet stolsrader man fäller ner och hur långt man skjuter fram de två främre raderna. Bagaget är stort och laddhybridbatteriet påverkar det inte. I konkurrenten GLE är bagagegolvet höjt och det finns ingen plats under, vilket det gör i XC90.



Även med alla tre sittplatsrader uppfällda finns det hyfsat med plats kvar till bagage.



Tredjeraden funkar rätt bra även för 185 cm provsittare. Takhöjden räcker precis. Armstöd finns på väggen. Benutrymmet är tillräckligt ifall man skjuter fram stolen framför så att knäna nästan tar i den främsta stolen. Detta går att göra utan att passageraren i andra raden får lida. Sittdynans höjd är låg och knävinkeln blir inte särskilt bekväm. Totalt sett är det inte särskilt dumt här bak och även på en längre resa skulle ovannämnda köttklump om 185 centimeter klara sig helt okej. Exempelvis är baksätet i Polestar 2 inte mycket bättre. Även längst bak hittar man mugghållare och ett fläktutblås.

BORDE JAG KÖPA DEN?

Sedan uppdateringen med det större batteriet och starkare elmotorn är det en väldigt mycket mer attraktiv laddhybrid. Det har dock konkurrenterna också blivit.

BMW X5 har kommit med elräckvidd på upp emot 10 mil, Mercedes GLE har vi mätt till precis under 10 mils elräckvidd och nu får XC90 också intern konkurrens av helt eldrivna Volvo EX90 som ska ha en räckvidd på 585 kilometer. Den kostar dock 101 000 kronor mer. Audi E-tron finns också, även den med över 50 mils WLTP-räckvidd.

Är Volvo XC90 Recharge T8 AWD ett bra köp? Det är en bra bil men det är även motståndarna. Däremot har Volvon kvar den starka usp den alltid haft, det finns få laddbara bilar i denna klass som erbjuder sju sittplatser. Det gör XC90, men även kommande EX90.

TEKNISK INFO/Volvo XC90 Recharge T8 AWD

Motor: Effekt, elmotor 145 hk/309 Nm, bensinmotor 310 hk/400 Nm, systemeffekt 455 hk/709 Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet brutto/netto 18,8/14,9 kWh. Laddeffekt AC 6,4 kW, DC – kW.

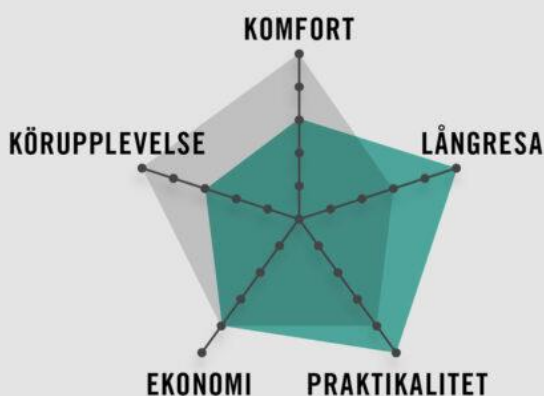
Kaross: L/b/h 4 953/1 931/1 767 mm. Axelavstånd 2 984 mm. Tjänstevikt 2 467 kg. Maxlast 483 kg. Bagagevolym 967–1816 l, bakom tredje rad 316 l. Frunk – . Dragvikt 2 400 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 5,4 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning blandad körning 20,5–22,6 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 64–73 km WLTP.

Pris: Från 896 000 kr. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Volvo XC90 Recharge
- Audi Q8 e-tron 55 quattro



SUMMERING

Bäst: Komforten är fin (inte perfekt). Tre rader med sittplatser är ovanligt i en laddhybrid. Välgjord enpedalskörning. Drivlinan arbetar smidigt och elräckvidden är lång.

Sämst: Fjädringen och bullernivån kunde varit bättre. Fyrcylindrigt känns lite mesigt i denna klass.



9. Så står sig Volkswagen ID.7 Tourer mot BMW i5 Touring

Publicerad 2024-03-11 kl 8:43 (uppdaterad 2024-03-11 kl 9:04) Text Erik Söderholm

Volkswagen har släppt den svenska prislappen för eldrivna kombibilen ID.7 Tourer. Den blir betydligt lägre än för konkurrenten BMW i5 Touring.



Volkswagen börjar nu sälja kombiversionen av elbilen ID.7 i Sverige. Det är en modell som märket har stora förväntningar på.

– Vi tror förstås att ID.7 Tourer har goda förutsättningar att bli en ny Sverigefavorit, inte minst bland tjänstebilsförare, säger Sten Forsberg, chef för Volkswagen Sverige.

Volkswagen ID.7 Tourer kommer först med ett batteripaket på 77 kWh netto som ger en räckvidd på 60,4 mil enligt WLTP-körcykeln, och som kan snabbladdas med 175 kW. Senare kommer även ett större batteri med 68,5 mils räckvidd och snabbladdning på 200 kW. Prislappen hamnar på 659 900 kronor inklusive kombitillägget på 5 000 kronor.



BMW har också börjat sälja en kombiversion av elbilen i5. Den är betydligt dyrare än Volkswagen ID.7 – merkostnaden är drygt 170 000 kronor, och med jämförbar utrustningsnivå blir skillnaden ännu större.

BMW har något kortare räckvidd än Volkswagen, men laddar å andra sidan med högre toppeffekt. BMW:n är också en större, starkare och snabbare bil med högre släpvikt.

ELDRIVEN KOMBI: VOLKSWAGEN MOT BMW

	Volkswagen ID.7 Tourer Pro Edition	BMW i5 Touring eDrive40
Effekt, hk	286	340
0–100 km/tim, sek	6,6	6,1
Bagagevolym, l	545–605*/1714	570/1 700
Räckvidd, km	604	559
Förbrukning, kWh/100 km	14,7	16,6
Snabbladdning, kW	175	205
Längd, m	4,96	5,06
Bredd, m	1,86	1,9
Höjd, m	1,55	1,52
Axelavstånd, m	2,97	3
Tjänstevikt	2 226	2 255
Släpvikt, kg	1 000	1 500
Pris	659 900	833 800

*) Den lägre siffran gäller med ryggstödet i upprätt lastläge.



Erik Söderholm



10. Volvos rekordförsäljning av ellastbilar – ökade med 256%

Posted by Kristofer Rask mars 8, 2024

Volvo Lastvagnar levererade fler lastbilar än någonsin under 2023 då företagets globala leveranser uppgick till 145 395 lastbilar. Därmed behåller företaget en hög marknadsandel globalt. Men särskilt påtagligt blev det kanske hur företaget stärkt sin redan ledande position i segmentet för elektriska lastbilar.



Under 2023 levererade Volvo Lastvagnar totalt 1977 eldrivna lastbilar, det är en ökning med 256 procent från året innan. Volymerna är ganska små, men det är en god start och Volvo har idag en marknadsandel på 47,2 procent bland eldrivna lastbilar i Europa. Det från en andel på 32,3 procent året dessförinnan.

Det är tydligt att Volvo Lastvagnar satsar vidare på eldrivna transporter, nyligen lanserade företaget de nya elektriska modellerna Volvo FH Aero Electric och **Volvo FM Low Entry**. Den senare är den första modellen som utvecklats enbart för eldrift.

– Med våra senaste lanseringar stärker vi vår ledande position i branschen. Våra elektriska lastbilar är i serieproduktion och i kommersiell trafik, och reducerar utsläppen för våra kunder varje dag, säger Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar.



Kristofer Rask



11. Så gick LKAB:s satsning på eldriven lastbil från Scania – 80 000 ton senare

Posted by Kristofer Rask mars 9 2024

Scania har elektrifierat LKAB:s järnmalsgruvan i Malmberget, strax utanför Gällivare. Där rullar sedan slutet av 2022 en helelektrisk lastbil av typ Scania 25P XT Heavy Tipper. Miljön är krävande för lastbilen som får tampas med branta backar och temperaturer kallare än -20 grader under delar av året.



Den helelektriska lastbilen med en totalvikt på 49 ton transporterar restprodukter från järnbrytningen i Malmberget. Det blir oftast 10-15 lass om dagen, och ibland upp till 30. På dagarna som lastbilen kör som mest blir det uppåt 11 mil om dagen.

Föraren Stig Hoffner är nöjd med den eldrivna lastbilen:

– Den går ju otroligt tyst jämfört med en diesel, och allra helst när man arbetar på sådana här uppförsbackar där man måste ligga på låga växlar. Den svarar ju på en gång på effekten, den har väldigt bra vridmoment, berättar Stig Hoffner.

– Den allra största skillnaden märker man när man backar, då får man vara försiktig så man inte trampar för hårt på gasen, för då går det alldeles för fort bakåt, fortsätter Stig Hoffner.

Idag har lastbilen rullat 2000 mil och transporterat närmare 80 000 ton material. I en film berättar Scania och LKAB mer om hur projektet rullat på: <https://youtu.be/VjKvCIKdKeg>



Kristofer Rask



12. Från Trysil till Södertälje med eldriven lastbil

Bobby Green 2024-03-08 kl 17:00

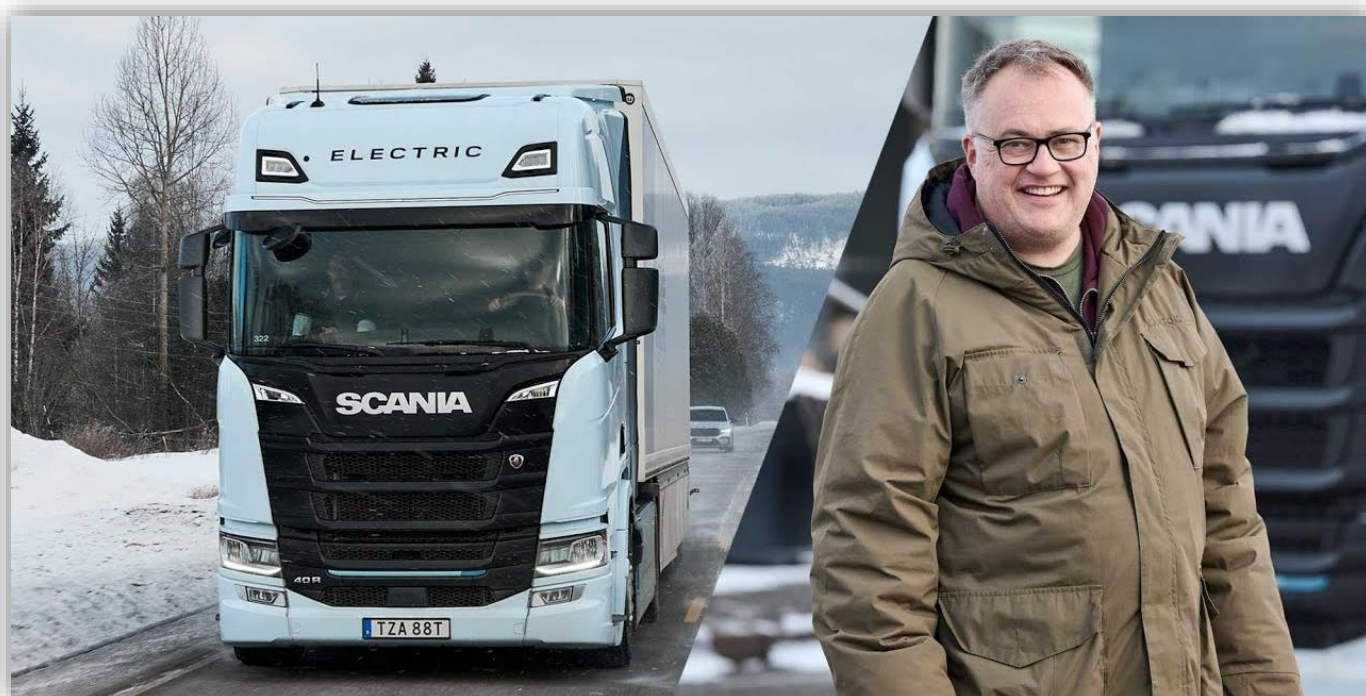
I vinterkyla.



FILM: <https://youtu.be/29iN39Vhwnc>

Här får vi se när den brittiska journalisten Will Shiers kör Scantias **eldrivna modell 40R** från Trysil till Södertälje i vinterkyla. När Will startade sin resa stod kvicksilvret på -23 grader. Lastbilen hade en last på 34 ton och den officiella räckvidden är 35 mil.

Klippet kommer från Scania själva och givetvis hade det inte lagts upp om inte Will var positiv till bilen. [scania.com](https://www.scania.com)





Bobby Green



**Färre än väntat köper eldrivna lastbilar från Scania
Många intresserade, men få beställningar**



**Scania visar upp ny eldriven plattform
Framtagen för bussar**



**Scania visar upp släp med solpaneler
Hybridlastbil kan minska utsläppen**



**Nu har Scania invigt sin batterimontering
I Södertälje**



**Scania och Northvolts nya batteri håller i 1,5 miljoner kilometer
Tillverkas med fossilfri el i Sverige**

13. Citroën C6 var vägarnas Concorde

Publicerad 2024-03-10 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Citroëns superbekväma C6 syns inte ofta på vägarna. Den gashydrauliska fjädringen beskrevs som "helt otrolig".



Somliga så kallade konceptbilar klarar förvandlingen från fantasiprodukt till serietillverkning utan att förändras alltför mycket. Citroën C6 är en av dem, den fjärde toppmodellen i märkets efterkrigshistoria och uppföljare till DS från 1955, CX från 1974 och XM från 1989.

Serietillverkningen av C6 började 2005 men modellen visades som Citroën Lignage på Genève-salongen 1999. Lignage var en vägarnas Concorde i bästa franska stil. Det silverfärgade exemplaret hade en egenartad, pennformad kaross och var just så ultramodern som en stor Citroën ska. Här fanns inget av den feighet som präglade märkets 1990-tal.

I taket hade formgivarna gjort glastäckta slitsar för ljusinsläpp, formade som Citroëns logotyp. Genom kupén löpte en svepande båge som skiljde fätöljerna på höger och vänster sida åt. Bakrutan var kraftigt konkav och karossen hade motstående dörrar, så som Rolls-Royce Phantom skulle få några år senare. Allsköns tekniska moderniteter fanns också, bland annat möjligheten att "surfa på internet" som det hette då, skicka mejl och att styra funktioner med röstkommandon.

Någon som haft roligt på jobbet hade placerat ett bonsaiträd mellan stolarna fram. Jag tyckte att det var genialt utan att jag riktigt begrep varför.



Det dröjde alltså sex år innan serieversionen debuterade. Under den tiden hade den mindre Citroën C4 visats. Den hade visst släktskap i design och en del finesser man hade väntat sig också i C6, men som tyvärr uteblev. Främst var det den roliga C4-ratten med stillastående rattnav/krockkudde. Det var bara kransen som rörde sig när C4-föraren vred på ratten. Märkligt nog fick C6 konventionell ratt.

Bonsaiträdet var förstås också borta och dörrarna öppnades normalt, men inredningen i övrigt var påkostad med en myriad (små) knappar att trycka på och det fanns gott om snygga träpaneler ända ned till ytan på de eleganta dörrfickorna.

I Vi Bilägare nummer 11/2006 testades C6, en blå V6-bensinare med så kallat loungepaket. Det ordinarie baksätet var ersatt av två individuellt justerbara fåtöljer. Ett passande tillval, C6 var ju en rymlig långfärdsbil för höga genomsnittsfarter i oöverträffad komfort och stil. Bilen var dyr, hela 490 000 kronor för testexemplaret mot 390 000 för "basmodellen".

Skribenten Erik Rönnblom strödde träffande lovord över bilens clou, den vidareutvecklade gashydrauliska fjädringen:

"Vägar med eftersatt underhåll, gropar och ojämnheter försvinner genom Citroëns magiska fjädringssystem. Det är helt otroligt. Jag tror knappast att det är möjligt att åka skönare. C6, och för all del Citroëns andra modeller med gashydraulisk fjädring, har en nära på obeskrivlig åkkänsla. Karossens rörelser är avmätta och avstannande. Det finns en slags bromsande tröghet i systemet som inte går att jämföra med vanliga bilars stötdämpare. Alla småstötter som får tändarna att skallra i många konkurrenter silas effektivt bort i C6."

En bil i vilken man ville att resan aldrig skulle ta slut, men visst fanns det minus också. Instrumenteringen var otydlig och bitvis osynlig i solljus, kör- och ägandekostnaderna var väldigt höga och rostskyddet måttligt.

Snart två decennier senare är C6 en eftersökt men svårfunnen modell som garanterat är en framtida klassiker. Det byggdes bara 23 400 exemplar till och med 2012, mot drygt 330 000 exemplar för föregångaren XM som knappast heller var en försäljningssuccé.



Calle Carlquist

Mer från vi bilägare:



Presidentens bil vägrade starta – räddades av Citroën

14. Volvo P1800 förvandlad – med BMW:s urstarka V8

Av Elis Kalmér 8 mars 2024 kl 13:49

En ikonisk Volvo P1800S i topptrim finns ute till försäljning. Utrustad med V8-motor, drivlina och massvis av andra komponenter från BMW är det en riktig raket. Med hela 315 hästkrafter är den nära tre gånger så stark som ursprungligen och i en ny helt unik stil.



Denna legendariska Volvo-modell behöver egentligen ingen introduktion men när den svepte in över folkhemmet under det framåtlutade 60-talet var det ändå många som häpnade. Far och son Pettersson var i händelsernas centrum denna gång som med lite västkustligt driv och inspiration från Italien lyckades framavla denna pionjär i svensk sportdesign, nämligen P1800-serien.

Projektet drevs av Volvokonsulten Helmer Petterson och bilen ritades av hans son Pelle Petterson, som för tillfället var praktikant hos den italienska bildesignern Pietro Frua. Frua var en minst sagt inflytelserik turinare som under åren gjort sig känd för diverse skapelser åt både BMW och Maserati och nu även involverades i formgivningen av P1800.

Modellen gjorde succé till Volvos stora glädje efter det tidigare misslyckandet med Volvo P1900 och kom att definiera en ny era som inleddes 1961 då de första exen tillverkades. Den här 1966 Volvo P1800S resto-modellen sattes inte i trafik förrän 1972 och skiljer sig distinkt från en annars igenkännlig klassiker.

Snarare än Volvos B18-motor, så kommer bilen med en fyra liters BMW M60 V8-motor och helrenoverad kaross i glänsande rött och med grått tak. Nya stötfångare i krom, sänkta bakskrmar och integrerade lampor. Bilen kommer också med MacPherson-fjädring, en 5-växlad automatlåda och servostyrning från Volkswagen Golf. Bilen är dessutom nyservad, med utbytt kylare och ny vattenpump.



– Den vackra och ikoniska formen av P1800 med kraften och chassit den nu förtjänar, med fördelen att vara moderniserad och användbar tack vare en modernare drivlina från BMW. Detta blir en fantastisk kombination som nu går lika bra som den ser ut och kommer vara lika glad på långa turer som den kommer att vara glänsande på parkeringen på ditt lokala Cars & Coffee, [skriver återförsäljaren Kaiser Classic](#).

BMW-stolarna är i vinröd klädsel och resterande interiör är klätt i matchande alcantara. Alla ingrepp och ändringar utfördes av en erfaren mekaniker i Sverige och bilen är bra mycket kraftigare än en vanlig P1800. Imponerande 315 hästkrafter kliver, den BMW-förstärkta, Volvon upp på. Bilen har gått 24 557 mil men har mycket kvar att ge, [enligt Kaiser Classic](#).

LÄS MER:

- [Bedagad skönhet – Volvo P1800 söker sin räddare](#)
- [P1800 Cyan släpps i USA – blir dyraste Volvon någonsin](#)
- [En av de första Volvo P1800 från 1961 säljs på Blocket](#)
- [Aston Martin byggde okänd specialversion av Volvo P1800](#)
- [Klassiska Volvo P1800:n döljer en urstark...](#)
- [Prototyp av "fiskbilen" Volvo P1800 ES säljs på...](#)



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.

15. Kougar Sport Roadster 1965

I slutet av 1970-talet bestämde sig engelsmannen vid namn Rick Stevens för att bygga en egen bil baserad på de legendariska brittiska sportbilarna från den tidiga efterkrigstiden, som Frazer Nash, Allard och H.R.G. Dessa var trots allt hans barndoms bilar men de var knappa, ibland ömtåliga och troligen mer än han hade råd med. Så han bestämde sig för att bygga sin egen version av den klassiska road-racer, men med modernare komponenter.



Stevens parade ihop sig med de legendariska ingenjörerna Dick Crosthwaite och John Gardiner (från det nu ikoniska företaget **Crosthwaite & Gardiner** för att designa och bygga sin drömsportbil.

1970-talet var kitbilens ålder, med någon mängd billiga glasfiberlikheter som byggdes för att sitta ovanpå en VW eller något annat liknande allestädes närvarande chassi, vanligtvis med extremt tvivelaktiga resultat. Det fanns dussintals tillverkare i spelet som erbjöd konverteringar och hela kroppar för att bygga alla typer av maskiner som kan tänkas. Tack och lov valde Stevens att ta en mer traditionell, brittisk hemindustri. Med hjälp av sina tekniska konsulter konstruerade han ett rörformigt chassi som accepterade fyrhjulsoberoende fjäd-ring, fyrhjuliga skivbromsar och löpväxel från en Jaguar S-Type Saloon. **Kougar**, som det skulle bli känt, avskildes omedelbart från havet av billiga kit tack vare sin högkvalitativa konstruktion och sofistikerade Jaguar-körutrustning. När det gäller styling inspirerades krossen, cykelskärmarna och det distinkta kylargallret av Frazer Nash LeMans Replica från 1950, men fick ett mer kurvigt utseende på det låga chassit. Kougar hade en nedskuren cockpit med minimalt väderskydd och en affärsmässig streck som innehöll ett komplett utbud av Jaguar-instrumentering. Med sin lätta vikt och 3,8 liters XK-motor levererade Kougar seriös prestanda. Medan vissa bilar erbjöds i kitform, konstruerades de flesta på fabriker eftersom den här bilen designades från grunden för serieproduktion och färdigställdes till en hög standard. Idag betraktas de som klassiker i sig, och en handfull lyckliga entusiaster har kunnat uppleva spänningen som Kougar Jaguar Sports kan leverera.



Denna slående Kougars-Jaguar är ett underbart exempel på denna sällsynta och spännande sportbil. Färdig i djärvt gult över svart klädsel och kromtrådshjul, gör den här bilen ett riktigt uttalande. Naturligtvis finns det gott om prestanda för att säkerhetskopiera det. Den gula färgen presenterar i mycket gott skick, med fin glans och finishkvalitet på karossens många kurvor. Chrome trim är begränsad till strålkastare, kylargaller och några karossbeslag och sekundära lampor, även om allt presenterar i fint skick. Den spartanska sittbrunnen är trimmad i enkel svart klädsel som är i mycket gott skick, städad och ren. Instrumentbrädan har en rad instrument och ställverk som skulle vara bekanta för alla Jaguarförare, eftersom de lyftes från S-Type. Fri från trädetaljer eller oseriösa detaljer är Kougars målmedveten och affärsmässig - ett seriöst verktyg för körning.

Motorn och chassit presenterar sig bra, de signaturpolerade legeringsförgasarna i legering och dubbla kamskydd dominerar utsikten under huven. Allt verkar mycket snyggt och väl-sorterat, med tecken på regelbunden vård och uppmärksamhet. Det är ett mycket användbart exempel, en bil som ser underbar ut men också en som bör köras för att uppskattas fullt ut.

Det är kanske svårt att klassificera Kougars - det här är inte en kit-bil, inte heller är det en "replikator" eller kopia av någon speciell modell. Vad vi säkert kan säga är att detta är en mycket välbyggd och genomtänkt konstruerad sportbil som går tillbaka till en svunnen tid av bilism. Den har en rå, visceral överklagande tack vare den legendariska Jaguar XK-motorn, som i 3,8 liters form är en söt, varvglad enhet. Fyrhjulsoberoende fjädring och bromsar samt de moderna däcken på detta exempel säkerställer säker hantering vilket är en stor förbättring av 3.8 S-Type Saloon som donerade sina chassikomponenter. Detta är en bil som fångar essensen av tidiga efterkrigstidens sportbilar i sin stil och soundtrack, men är omedelbart mer användbar tack vare den pålitliga och flexibla Jaguar-drivlinan. Snabb, rolig och spännande, denna Kougars är redo och villig att leverera sin nästa spännande åktur.



16. Svensk miljardär säljer hela sitt F1-stall till Audi

Av Maths Nilsson

9 mars 2024 kl 05:52

Audi köper hela Formel 1-stallet Sauber. Säljare är den svenske miljardären Finn Rausing. Audis utvecklingschef Oliver Hoffmann (bilden nedan) blir ny chef för satsningen.



Audi satsar hårt på Formel 1 inför inträdet 2026. Tidigare hade de förvärvat en minoritetsandel i F1-stallet Sauber. Men nu kommer nyheten om att de köper upp hela stallet från den svenska miljardären Finn Rausing som via Islero Investments kontrollerat stallet.

Finn Rausing är god för 150 miljarder kronor. Sannolikt gör han en mycket god affär på försäljningen till Audi. Finn Rausing håller en låg profil i massmedierna och ger sällan intervjuer och har bara fotograferats vid ett fåtal tillfällen. Han köpte majoriteten i stallet när Marcus Eriksson var förare och Sauber drabbades av akut ekonomisk kris.

Audi petar företagets utvecklingschef Oliver Hoffmann ur koncernledningen, men reträttplatsen går inte av för hackor. Han får det övergripande ansvaret för F1-satsningen, medan Andreas Seidl, tidigare McLaren, blir teamchef. Audis vd Gernot Döllner blir nu även utvecklingschef.

– Inträdet i Formel 1 är inte bara toppen av Audis mycket framgångsrika historia inom motorsport, utan också en lika stor sportig utmaning som det är ett ekonomiskt åtagande. Genom paketeringen av Oliver Hoffmanns ansvar och det fullständiga övertagandet av Sauber Group, påskyndar vi våra förberedelser för säsongen 2026, säger Manfred Doess, ordförande för Audis styrelse.



Finn Rausing.

LÄS MER:

- [Klart idag: Svensk miljardär leder Audis Formel 1-satsning](#)
- [Porsche köper hälften av Red Bull – så blir intåget...](#)
- [Nu är det klart: Audi ger sig in i Formel 1](#)
- [Audi och Porsche har börjat utveckla Formel 1-motorer](#)
- [Audi tänker köpa McLarens F1-stall – sockrar...](#)
- [Uppgifter: Därför vill Audi sparka utvecklingschefen](#)



Maths Nilsson

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



Roger Warolin