



*Isotta-Fraschini 8a cabriolet sedan 1929.*

- 1. Xiaomis superfabrik gör bilar med enbart robotar**
- 2. Mazda visar Model Y-konkurrent i Kina**
- 3. Svenske youtubern sågar sin egen Volvo EX30**
- 4. Ariel Atom 3**
- 5. Ariel Atom 4R med Civic Type R-motor**
- 6. Ford E-Transit som eldriven minibuss**
- 7. Fords chockförlust**
- 8. Hertz säljer ut 10 000 Teslor till vrakpris**
- 9. Elbilar en tickande bomb**
- 10. Norsk bilägare får skadestånd för 12-voltsproblem**
- 11. Snabbladdare för el-lastbilar på rutt mellan Malmö och Stockholm**
- 12. SAAB 900 Turbo**
- 13. Isotta-Fraschini**
- 14. Racing med förarlösa bilar**
- 15. Nya bilar gör eldrivna Formula E 30% snabbare än Formula 1**

## 1. Xiaomis superfabrik gör bilar med enbart robotar

Av Maths Nilsson 27 april 2024 kl 20:08

Xiaomi visar nu upp hela sin nya elbilsfabrik som kan vara världens högst automatiserade. Bilarna görs enligt Xiaomi enbart av 700 robotar som övervakas av ett fåtal anställda. Var 76:e sekund rullar en bil själv ut ur fabriken till uppställningsplatsen.



FILM: <https://youtu.be/yezR-mH12xs>

Det blir allt mer tydligt att mobiltillverkaren Xiaomi tycks bli en spelare att räkna med på elbilsmarknaden. De visar nu upp hela processen i sin högt automatiserade Xiaomi Super Factory i Peking i Kina. Knappt en människa syns till när elbilen Xiaomi SU7 tillverkas. Bara ett fåtal anställda människor uppges jobba med att övervaka de över 700 robotarna som bygger bilarna i den 718 000 kvadratmeter stora fabriken.

Chassidelar gjuts med hjälp av gigacasting, där robotar sedan tar hand om de pressgjutna delarna i aluminium. I karosverkstaden finns det 381 robotar, med åtta robotar på varje arbetsstation, fyra på vardera sida av bilen. Robotarmar hanterar dörrarna, sätter dem på plats, drar åt bultar och justerar gångjärnen. Robotarmar monterar även främre och bakre rutan och panoramataket. Totalt jobbar 20 människor i karosverkstaden.

Alla detaljer monteras av robotar och den tillåtna toleransen är 0,5 millimeter. Samtliga komponenter transporteras på självkörande vagnar. Kontrollerna av bilarna görs automatiskt med både radar och röntgen, sedan AI-behandlas bilderna. Om bilarna har avvikelser går ett larm till personalen som då får ingripas.

Även den kvalitetskritiska slutinspektionen av bilen här helt automatiserad. Sedan kör bilen sig själv ut från fabriken och ställer sig på en parkeringsplats. Hur kvaliteten i slutändan blir vet vi inte. Men det har varit vissa klagomål på bilarnas säkerhet, hjulupphängningar och bromsar under de inledande provkörningarna.

**LÄS MER:**



**Nu kommer Xiaomis elbil: "Snabbare än Porsche"**



**Bakslag för ny hajpad elbil – våg av krascher**



**Så ska Xiaomi trumfa Tesla med elbil för 225 000 kr**



**Mobiljätten Xiaomis första elbil slår Tesla i räckvidd**



**Xiaomi: Elbilen säljer 3-5 gånger mer än väntat**



**Mobiljättens Tesla-rival chockar – hysteri i Kina**



## 2. Mazda visar Model Y-konkurrent i Kina

Av Mikael Johnsson

Publicerad 2024-04-26

Uppdaterad 2024-04-26

På bilmässan i Peking visar Mazda upp två elbilskoncept. Den ena är en suv stor som en Model Y och den andra, nästan färdig, tävlar med VW ID.7.



*Nog känner man igen att Arata är en Mazda åtminstone när man ser grillen?*

**I Kina går elektrifieringen fort** och på bilsalongen Auto China visar Mazda upp två koncept som ska lanseras i detta land i slutet av 2024 respektive 2025. Bilarna är både utvecklade och ska tillverkas i samarbete med det kinesiska företaget Chongqing Changan Automobile Co., Ltd. (Changan Automobile).

**Mazda Arata kan man tänka sig** som en elektrifierad CX-5 eller CX-60 – alltså en konkurrent till storsäljaren **Tesla Model Y**. Designen sägs vara stöpt i en modern, elegant design och vara framtagen för att möta ”kinesiska konsumenters avancerade och sofistikerade smak.”

Självklart följer formerna Mazdas designspråk ”KODO-Soul of Motion”. Tja, den har drag av suvcoupé snarare än renodlad suv – och ser väl inte så tokig ut?

**Är det istället en sedan** som önskas så ställer Mazda samtidigt ut EZ-6. Eller om vi ska kalla den för halvkombi med tanke på hur aktern förefaller vara utformad. För med en längd på 4 921 mm är denna ”eldrivna Mazda 6” en klockren motståndare till **VW ID.7 Combi Coupé**.



*Stilren interiör med få fysiska knappar. Mittkonsolen för tankarna till Nio.*

**Eftersom EZ-6 ligger lite närmare produktion** än vad Arata gör kan Mazda bjuda på några tekniska fakta (om än preliminära). Med fjäderben fram och multilänkaxel bak utlovas föraren bli ett med den bakhjulsdrivna bilen som ska få en 50/50-viktfördelning – i sitt helt eldrivna utförande.

EZ-6 kommer nämligen även som laddhybrid. I elversion kommer räckvidden ligga på omkring 600 km.



*En uppfällbar vinge på bakluckan sägs öka högfartsstabiliteten.*

### 3. Svenske youtubern sågar sin egen Volvo EX30

Av William Karlsson 28 april 2024 kl 08:09

Youtubern Christoffer Gullin på Elbilsmagasinet är kritisk till sin privata Volvo EX30. Efter att ha ägt bilen i fem veckor saknar bilen internetuppkoppling och han är besviken på kvaliteten i interiören.



FILM: <https://youtu.be/RvKb3p8SXSc>

– Jag ska ärligt säga att jag tycker inte det här är en Volvo, säger Gullin. – Problemen han beskriver är identifierade och är i flera fall redan åtgärdade i redan genomförda uppdateringar eller på väg ut i kommande, säger Volvo Cars PR-chef Magnus Holst.

Biltestaren Christoffer Gullin har privatleasat nya hajpade **Volvo EX30 Twin Motor**. Efter att ha haft bilen i fem veckor är hans recension av nya EX30 betydligt mer kritisk än vad som framkommit i tidningstester. [Du kan läsa Carups senaste test av Volvo EX30 här.](#)

Youtuberns bil har drabbats av en del buggar, framförallt att bilen inte haft uppkoppling till nätet under nästan fem veckor. Han går så långt som att säga att bilen blir hans sista Volvo om det här är Volvos nya stil.

– Jag kan förstå mindre buggar, men jag har inte kunnat använda vissa funktioner i bilen alls under dessa fem veckor, [säger Yotubuern från Elbilsmagasinet.](#)

En av de största besvikelserna han upplever med EX30 är interiören, trots att Volvo EX30 vunnit ett flertal prestigefyllda designpriser. Till sin bil betalade han 15 000 kronor extra för att få interiörstilen "Mist". Men det tycks inte ha uppgraderat kvalitetskänslan i hans ögon. Gullin beskriver bland annat ratten som "plastig" och "billig".



– Jag är besviken på kvalitetskänslan, man hade kunnat bygga den så mycket bättre, säger han.

Tekniken hos EX30 har upplevts som ofärdig då den innehåller buggar, enligt Christoffer. Under de fem veckorna han ägt bilen har den endast haft tillgång till internet under en vecka. Volvo har inte kunnat hjälpa honom alls och bilen har fortfarande inget internet och många funktioner fungerar då inte. Även andra ägare har upplevt att bilen inte fått internetuppkoppling.

Andra problem han lyfter fram som ägare till EX30 haft är att mittenskrmen kan gå in i ett testläge som gör föraren inte kan se i vilken hastighet bilen körs. Appen har också vissa buggar och visar att temperaturen är 21,6 grader fast det bara är några grader över noll. Mobilnyckeln som Volvo utlovat är heller inte tillgänglig.

Även instegspriset på 429 000 kronor får viss kritik. Enlig Christoffer bör man se det som ett frånpri då extra utrustningen till modellen gör att den blir betydligt dyrare. Hans Volvo landade på 640 000 kronor, något han inte upplever som prisvärt. Det är lika mycket som en fyrhjuldriven Tesla Model Y.

– Jag känner mig lite lurad av Volvo, bilen ska vara billig och sen så är den inte billig, men känns billig. Där har Volvo misslyckats, säger han.

Allt kring bilen beskriver han dock inte som negativt. Det prisbelönda utseendet hyllas som "riktigt snyggt" och modellens köregenskaper och komfort är starka sidor, vilket han verkligen gillar. På motorvägen är den väldigt tyst. Tystare än XC40 trots sin ringa storlek.

– De har lyckats väldigt bra med själva bildelarna. Bilen är väldigt kul att köra, det är bra tryck i bilen och en bra balans i chassit och en jättebra fjädring och stötdämpare, den gör ett jättefint jobb på roliga vägar, säger han med tillägget att han tycker de misslyckats med mycket annat.



*Volvo EX30 Twin Motor Performance Ultra.*

Trots de fina köregenskaperna valde Christoffer efter sina fem veckor med EX30 att avsluta sin leasing. Enligt honom är bilen helt enkelt för dyr för vad den presterar i dagsläget.

– Mjukvaran kommer förmodligen att vara mycket bättre om ett år och då kan denna bil vara mer intressant, säger han.

Enligt Volvo Cars är de problem och buggar som Christoffer Gullin upplevt till stor del åtgärdade.

– Christoffer har en mycket tidig bil – vilket såklart bidragit till hans upplevelser kring ett antal mjukvarurelaterade problem. Problemen han beskriver är identifierade och är i flera fall redan åtgärdade i redan genomförda uppdateringar eller på väg ut i kommande. I samtliga fall ”over the air” – så kunderna inte behöver in på verkstad, säger Magnus Holst, PR-chef för Volvo Cars i Sverige.

#### **LÄS MER:**

- [Volvo EX30 säljer som tåget: ”Långt över förväntan”](#)
- [Volvo EX30 vinner pris för Star Wars-design](#)
- [Volvo börjar tillverka nya elbilen EX30 i Europa](#)
- [Volvo EX30 försenas – har problem med mjukvara](#)
- [Volvo går för rekord – 40 000 EX30 bilar står på fartyg](#)
- [Volvo gör om kritiserad detalj på nya elbilen](#)



**William Karlsson**



#### 4. Nu kan du buda hem en snabb bil - Ariel Atom 3

Av Frode Wikesjö

2024-04-28 kl 10:00

Fixar 0-100 på 2,8 sekunder.



FILM: <https://youtu.be/k7Pmpd4RGI4>

Med lite jämna mellanrum säljs det intressanta bilar via marknadsplatsen Klaravik. Ett intressant objekt som man just nu kan bjuda på är den supersnabba bilen Ariel Atom 3. Denna bil, som jämförs med några av världens snabbaste fordon, accelererar från 0 till 100 km/h på bara 2,8 sekunder. En person som specialiserar sig på att importera dessa bilar till Sverige beskriver upplevelsen av att köra Ariel Atom som oöverträffad, tack vare den nära kontakten med vägen och den öppna designen.

Trots sitt racing-utseende så kan Ariel Atom 3 köras på vanliga vägar med ett helt vanligt B-körkort så det finns egentligen inga ursäkter att inte lägga bud här. Planerar man köra den på bana så krävs det dock en särskild racinglicens.

Budgivning som avslutas klockan 10.01 imorgon den 29 april och just nu ligger ledande bud på 342 000, men då är reservationspriset inte uppnått.



Frode Wikesjö



## 5. Video: på rätt spår med Ariel Atom 4R med Civic Type R-motor

Publicerad 17 okt 2023

Den ordinarie 4:an var det största steget framåt i Ariels historia. Så här är en ännu mer fokuserad version av det...



**FILM:** <https://youtu.be/6v4YNkurhLk?t=57>

Det här är den nya Atom 4R och du har rätt, den har vingar och kolfiber. Och den lilla frågan om en 25-procentig effektökning. Som standard når den 60 mph på under 2,7 sekunder, 100 mph på mindre än 6,5 sekunder och bör gå vidare till en maxhastighet på 170 mph.

Den kostar 77 940 pund, en rejäl höjning jämfört med den vanliga bilen som börjar på - ja, det spelar ingen roll egentligen, eftersom Ariels väntelista är så lång att bilarna inte förlorar några pengar. Men det är bäst att tänka på den här som en 4R+. Den har fått allt kastat på sig, från kolfiberhjul och bromsar (vilket sparar 26 kg), plus kolfiberpaneler och vingar, till Öhlins exotiska fyrvägsjusterbara dämpare och en sexväxlad Quaife-sekventiell växellåda med pneumatisk aktivering. Den här kostar alltså cirka 140 000 pund enligt testet.

Övergripande? Det är en galen lom av en enhet som aldrig tar sig själv på för stort allvar. Den vill bara ha kul, vilket Top Gear Magazines Ollie Marriage får reda på när han sätter sig bakom ratten.



## 6. Ford E-Transit som eldriven minibuss med 12 sittplatser

Posted by Kristofer Rask april 25, 2024

Ford Pro förbättrar nu sin eldrivna transportbil Ford E-Transit genom att nu också erbjuda den som en minibusskonvertering. I utförandet Extended Range kan den leverera upp till 420 km i räckvidd, och snabbladdas från 10 till 80 procent på 28 minuter.



Den nya minibussvarianten är tänkt att stödja kunder som taxiföretag, skolor och lokala myndigheter när de elektrifierar sina flottor. Den nya modellen har plats för upp till 15 personer och är baserad på en E-Transit L3 med 4 250 kg totalvikt.

Kunderna kan välja om de vill ha ett enkelt, eller dubbelt framsäte och en bakre stolslayout på nio eller 12 passagerare. Modellen med standardbatteriet kan väljas med layouten nio eller 12 sittplatser bak, medan det utökade Extended Range-batteriet är begränsat till maximalt nio sittplatser bak.

Dessutom kan kunden välja mellan standard eller högt tak som tillval. Luftkonditionering, värme i bak och ett elektriskt sidosteg kommer som standard. Minibusskonverteringen finns nu tillgänglig via Fords återförsäljare.



### 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.](#)

## 7. Fords chockförlust: 1,44 miljoner på varje såld elbil

Av Maths Nilsson 27 april 2024 kl 06:38

Fords förluster på elbilar skenar till galna nivåer. Varje elbil som Ford sålde gick med 1,44 miljoner kronor i förlust. Här är orsakerna till det enorma blödningen av pengar.



Ford har brutit ut sin eildivision till den separata enheten Model E. Tanken var att höja värdet på företaget, men extrema förluster har istället synliggjorts. Under första kvartalet såldes bara 10 000 elbilar. Försäljningen gick ner med 20 procent. Men intäkterna rasade med smått osannolika 84 procent till 100 miljoner dollar, 1,1 miljarder kronor, [uppges Car and Driver](#). Det innebär att eildivisionen hos Ford förlorade 14,4 miljarder kronor på sina elbilar, före räntekostnader och skatt.

Utslaget per såld elbil blir förlusten 1,44 miljoner kronor. Orsaken till de abnorma förlusterna är inte bara att delarna och tillverkningen av en ny elbil kostar mer än vad Ford får betalt efter att priskriget bröt ut. Ford har satsat många miljarder investeringar, forskning och produktutveckling. Det är belopp som både direktbetalas och skrivs av och som belastar resultatet för de sålda elbilarna.

Ford har i flera omgångar dragit ner produktionen av elektriska pickuper F150 Lightning. Förhoppningsvis kan nya Ford Explorer minska förlusterna, men Ford ser ingen ljusning i närtid.

Någon ljusning är inte i sikte. Ford förväntar sig att göra en förlust på omkring 54 miljarder kronor under hela 2024 på eildivisionen, [uppges CNN](#). Ford uppges att de har för avsikt att ha priser på elbilarna som täcker kostnaderna. Men snarare ska priset täcka de faktiska tillverkningskostnaderna och inte täcka utvecklings- och forskningskostnader, uppges bolaget.



*Ford har i flera omgångar dragit ner produktionen av elektriska pick-upen F150 Lightning.*

– Priskriget på elbilar i ungefär ett och ett halvt år har gjort till och med det måttet på lönsamhet mycket svårt. Även om Ford har tagit bort cirka 5 000 dollar i kostnad på varje Mustang Mach-E, sjunker intäkterna snabbare än vi kan ta ut kostnaden, säger Fords finanschef John Lawler.

Förlusterna förra året var stora, men på en betydligt lägre nivå än i år. Då gjorde Ford en förlust på helåret på 50 miljarder kronor på elbilarna, men sålde 116 000 bilar, vilket gjorde att förlusten utslaget per bil var 440 000 kronor. Enligt vd Jim Farley ska den nya generationens elbilsplattform kunna göra företaget lönsamt. Orsakerna att Ford inte knäcks av de stora underskotten på elbilar är att de tjänar enorma pengar på transportbilar och bensinbilar.



*Förhoppningsvis kan nya Ford Explorer minska förlusterna, men Ford ser ingen ljusning i närtid.*



### **Maths Nilsson**

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

## 8. Ny miljardsmäll – säljer ut 10 000 Teslor till vrakpris

Av Elis Kalmér 26 april 2024 kl 19:55

Hertz säljer ut ytterligare 10 000 Teslor från sin hyresflotta. Bilarna säljs ut till vrakpris. Försäljningen kommer att kosta hyrbilsföretaget över 2 miljarder svenska kronor.



Hertz var tidiga med att utöka sitt sortiment av elbilar och tillkännagav 2021 att de skulle ta in 100 000 Teslor i företaget. En satsning som fick deras konkurshotade aktie att stiga hela 10 procent. Nu säljer man istället av elbilarna för att stabilisera det ekonomiska läget.

I biluthyrningsföretaget Hertz kvartalsrapport redovisade man ytterligare förluster på 2 miljarder på grund av nedmontering av deras elbilssortiment. Företaget har tidigare rapporterat att de skulle sälja av 20 000 Teslor och nu meddelar företaget att man tänker sälja av ytterligare 10 000. för att minska förlusterna. **Hertz har även pausat sina inköp av 45.000 Polestar-bilar.**

Försäljningen av bilarna har redan startat och Tesla Model 3-bilar bjuds ut till verkliga vrakpriser. Till exempel går det att köpa en Model 3 för 225 000 kronor. Tesla Model Y säljs ut för priser från 315 000 kronor.

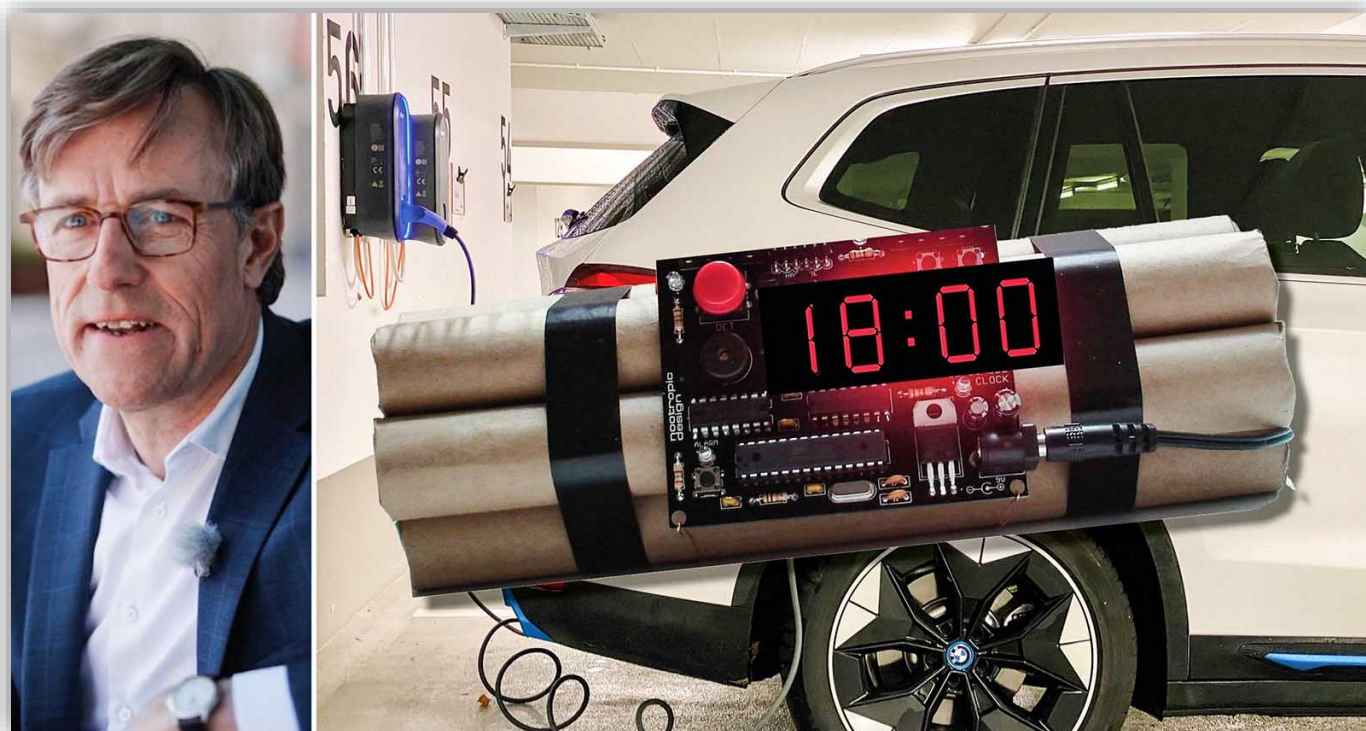
### LÄS MER:

- [Hertz rear bort sina Teslor till rena vrakpriset](#)
- [Hertz tvingas dra ner på elbilar – men inte i Sverige](#)
- [Polestar i jätteaffär – säljer 65 000 hyrbilar till Hertz](#)
- [Jättesmäll för Polestar – Hertz pausar 45 000 bilar](#)
- [Gjorde miljardfiasko med elbilar – Hertz sparkar vd](#)
- [Därför dumpar hyrbilsföretaget sina Tesla-bilar](#)

## 9. Varnar för konkurser: ”Elbilar en tickande bomb”

Av Maths Nilsson 26 april 2024 kl 16:17

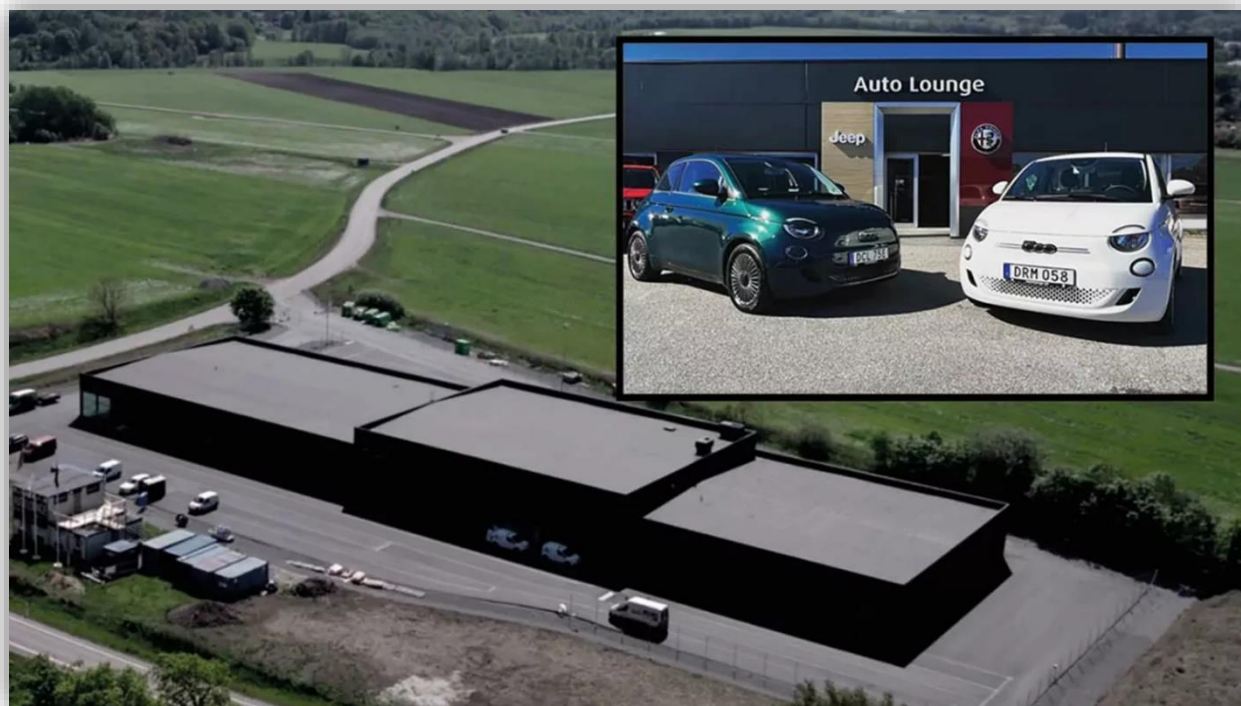
Privatleasade elbilar som kommer tillbaka orsakar en jättesmäll för svenska bilhandlare och leasingbolag, varnar Danske Finans. Elbilarna riskerar att försätta bilhandlare i konkurs och orsaka mångmiljonförluster för generalagenter och leasingbolag. – Det är en tickande bomb. Risken är stor för fler konkurser, säger Niels Jörgen Larsen chef för på Danske Finans.



De fallande elbilspriserna börjar bli ett stort problem för den svenska bilbranschen. Finansbolaget Danske Finans beskriver det som en tickande bomb och varnar nu för stora konsekvenser. Bakgrunden är att Teslas dumpade priser och billigare kinesiska märken som fått restvärdena att falla på elbilar. När bilarna kommer tillbaka är de värda mindre än restvärdet efter leasingavbetalningarna.

Enligt Danske Banks finansbolag Danske Finans chef Niels Jörgen Larson kan problemen göra att vi får se fler konkurser inom bilbranschen. När elbilarna leasades ut för tre år sedan trodde bilhandlare och leasingbolag att restvärdena skulle bli 55-60 procent och baserade kalkylen. Men nu ligger de snarare på 50-55 procent och varje bil som kommer tillbaka innebär en förlust 10 000-tals kronor.

– Det är en tickande bomb som troligen kommer leda till stora förluster för bilhandlarna och de leasingbolag som erbjuder privatleasing och operationell leasing till företag. Framförallt bilhandlare som har stor exponering relativt till deras egenkapital kan få allvarliga problem. De första handlarna har redan gått i konkurs. Jag tror vi kommer se fortsatt konsolidering på marknaden i Sverige kommande år, säger Niels Jörgen Larsen på Danske Finans.



*Stora handlaren Auto Lounge gick i konkurs i början av året, nu varnar Danske Finans expert för fler konkurser när privatleasade elbilar kommer tillbaka.*

Både bilhandlare, leasingbolag, generalagenter och biltillverkare kan ha exponering mot de felräknade restvärdena på leasingbilar. Den stora volymen ligger på privatleasing. En handlare som redan drabbats är **Auto Lounge som gick i konkurs i februari**.

– Det är elbilarna som är drabbade, där håller inte kalkylen längre. Restvärdet gör att man förlorar pengar när de kommer tillbaka. På bensin- och dieslbilar tjänar man fortfarande pengar. Hur mycket det smäller beror på vilken mix av bilar du har i portföljen, säger Niels Jörgen Larsen.

De som är värst drabbade är de handlare som har privatleasat ut mycket elbilar och som själva valt att ta risken för restvärdet. Det är dock långt ifrån alla handlare som tagit risk, ofta ligger den på leasingbolaget och de har lättare att klara av det.

– Hos handlare som tagit risk för restvärdena är risken stor för konkurser. Det kan bli riktigt obehagligt och det finns ingen väg ut, du kan inte springa ifrån problemet. De stora handlarna kan göra stora förluster, men jag tror inte de faller omkull.

Problemet kommer att pågå så länge som begagnade elbilar fortsätter att falla i pris. Och så länge priset på nya elbilar sänks följer de begagnade efter.

– Elbilspriserna är på väg ner, så de är nästan nere på bensinnivå. Vi når först botten när köparna är övertygade om att vi nått botten och de kan köra lika billigt som en förbränningsbil även inräknat den förväntade värdeminskningen.

#### LÄS MER:

- **Expert: Så stor blir tullchocken på Kina-bilar**
- **Elbilar tappade 29% ett år – tillverkare krävs på pengar**
- **Bilägare vann mot leasingbolag – får tillbaka höjd...**
- **Begagnatexpert: "Bilhandlare är försiktiga med..."**
- **Det här händer om din bilhandlare går i konkurs**
- **Omsatte 150 miljoner – bilhandlare i konkurs**

## 10. Norsk bilägare får skadestånd för 12-voltsproblem

Publicerad 2024-04-26 kl 8:33 (uppdaterad 2024-04-26 kl 10:58) Text Erik Söderholm

Efter mer än 60 dagar på verkstad får en norsk bilägare nu kompensation för utdragna problem med 12-voltsbatteriet i sin Hyundai.



*Mats Vindefjärd har flera gånger råkat ut för 12-voltsproblem i sin elbil.*

En norsk bilägare som köpte en eldriven Hyundai och drabbades av stora problem med urladdat 12-voltsbatteri stämde bilhandlaren i domstol – och fick rätt.

Nu har bilägaren rätt till kompensation på 40 000 kronor för att bilen stått på verkstad i totalt nio veckors tid, skriver **Motor**.

Nio gånger var bilens 12-voltsbatteri helt tomt, och bilen fick nytt batteri vid två tillfällen. Efter det andra bytet har problemet inte återkommit.

**Många Hyundai-** och **Kiaägare** har rapporterat om **problem med bilarnas 12-voltsbatterier**. Tillverkarna har dels skickat ut en **guide till hur bilägarna ska göra** för att undvika problem och dels gjort olika uppdateringar för att **lösa problem med bilens så kallade ICCU** (Integrated Control Charging Unit).

Men tillverkarna har också uppgett att olika typer av uppkopplade tjänster som kontaktar bilen kan dra ur batteriet.

**Bilhandlaren försökte** skylla den norska bilägarens problem med 12-voltsbatteriet på handhavandefel, men tingsrätten går nu alltså på bilägarens linje. Handlaren ska betala 40.000 kronor i kompensation för den långa verkstadstiden samt bilköparens rättegångskostnader.

Vi Bilägare har tidigare pratat med Hyundai Ioniq 5-ägaren Mats Vindefjärd som flera gånger drabbats av "12-voltstorsk".

– Jag är helt klart nervös för att det när som helst kan haverera igen, sa han.

**Här** kan du se tillverkarnas guide till hur ägarna kan undvika 12-voltsproblem.



## 11. Snabbladdare för el-lastbilar på rutt mellan Malmö och Stockholm

Posted by Kristofer Rask april 27, 2024

Tidigare i april tillkännagav Milence, som ägs av Daimler Truck, Traton Group och Volvo Group, sina första utbyggnadsplaner på en laddstation för tung trafik i Sverige. Det med placering i Varberg.



Nu kommer nästa viktiga strategiska placering och denna gången i Ödeshög. Med sitt läge 350 kilometer från Malmö och 260 kilometer från Stockholm blir det en viktig laddstation för de eldrivna lastbilarna som kör E4:an mellan de två städerna.

Den nya laddstationen i Ödeshög kommer att byggas i två etapper. I ett först steg kommer den bestå av åtta stycken CCS-snappladdare med en effekt på 400 kW. Den delen av stationen kommer att öppna i höst. I en andra fas kommer stationen utökas med 16 stycken MCS-snappladdare med betydligt högre effekt.

Stationen i Ödeshög kommer också erbjuda bekvämligheter utformade för att förbättra vilo- och laddningsupplevelsen för förare. Dessa faciliteterna kommer att inkludera en lounge, duschar och toaletter.

– Sverige sitter i förarsätet inom elektriska vägtransporter, och med den nya hubben i Ödeshög är Milence stolta över att vara en pionjär när det gäller att koppla samman landets nyckelstäder med hållbara energilösningar, säger Anja van Niersen, VD för Milence.

– Detta nav förstärker inte bara vårt nätverk utan förstärker också den gröna korridoren mellan Stockholm och Malmö, vilket markerar ett viktigt steg i vårt engagemang för att elektrifiera Sveriges stora transportleder, avslutar Anja van Niersen.



### 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. Bakom ratten – SAAB 900 Turbo

Av CCW Team | Publicerad 02 04 2021

Åttiotalets prestandabilar är några av marknadens hetaste köp just nu – och priserna på Saabs 900 Turbo kryper uppåt. Richard Gunn tar reda på varför det är en sådan hit.



Mellan 1990 och 1992 byggdes bara 600 Carlsson 900 enbart för Storbritannien. De fanns i svart, vitt eller rött och hade färgkodade karossetsatser, en valstjærtsspoiler och uppgraderad växellåda för att hantera den extra kraften – 185 hk i stället för 175 hk – från den förbättrade motorn. Större treekrade lättmetallfälgar och röd exteriörklädsel med "Carlsson" C-stolpe fullbordade ett paket som var ännu mer målmedvetet än standardturbon.

Det finns en känsla av hot i denna Saab, med sina skrymmande kjolar och en enorm spoiler som till och med en Porsche 911 skulle vara stolt över. Och det fortsätter även inuti. De enda färgklickarna är den röda signaturinsatsen på ratten och instrument- och värmereg-lagen. Det är svart och mörkgrå plast och läder överallt annars. Men det här är inte så klaustrofobiskt som det låter, tack vare alla växthus, särskilt den flyginspirerade pano-ramavindrutan. Premiumklass och funktionell, utan att överdriva lyxen.

Att börja handlar om Saab-individualiteten – nyckeln nere vid växellådan, låsning av växel-lådan istället för ratten. Motorn vaknar till liv och låter tystare och mer raffinerad än vad vi förväntar oss av en motor på 285 512 miles (45 900 mil)

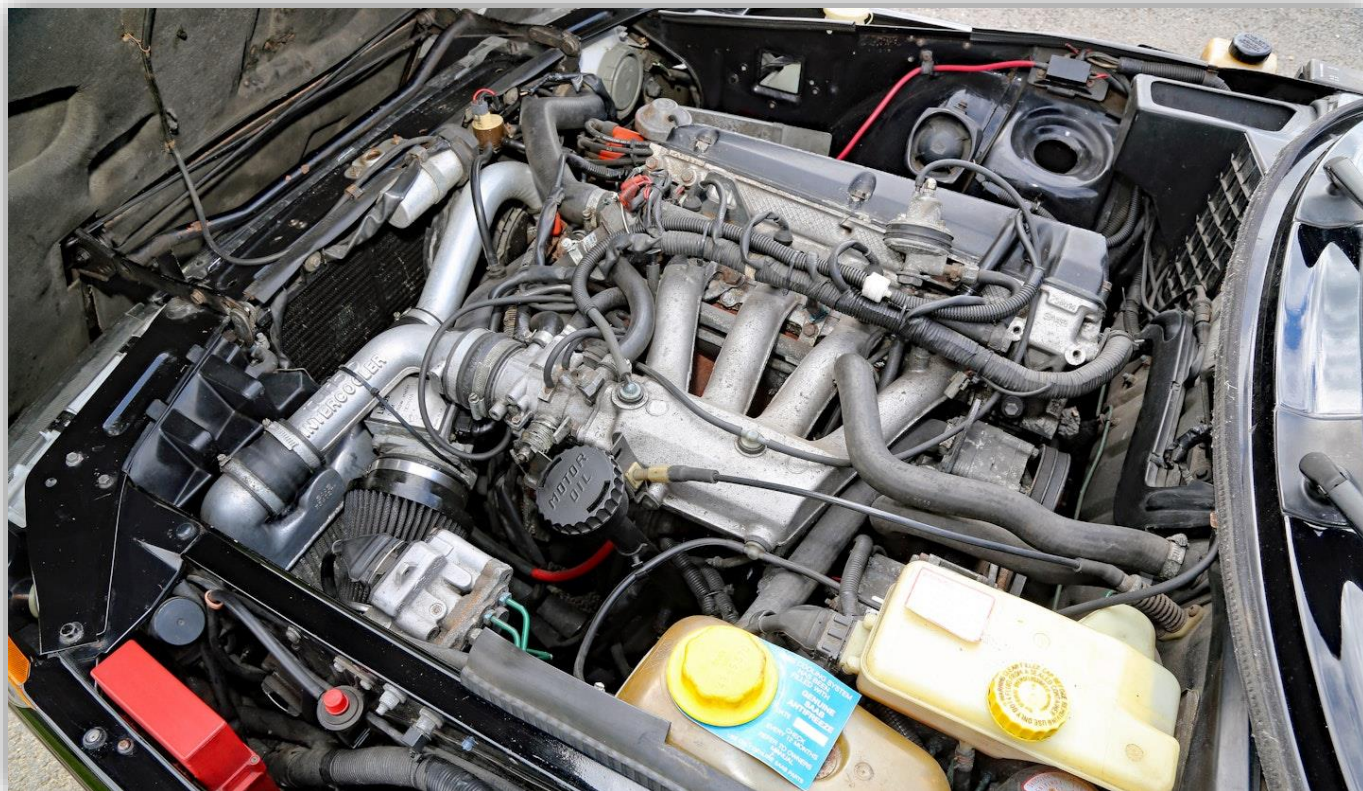


Det är bekräftad god praxis att låta en Turbo värmas igenom ordentligt innan du ens tänker på att utnyttja den fullt ut – tänk på det som den gradvisa omvandlingen från Jekyll till Hyde. Så vi håller varvtalet lågt till en början, och under den perioden känns 900:an lämpligt skandinaviskt förnuftig – välkonstruerad och säker, med neutral hantering och bromsar som snabbt avtar alla hastigheter. Körningen är lite på den hårda sidan, men det är en del av Carlsson-specifikationen, för även om den här Saaben bara kan pyssla runt i stan som en bra liten runaround, är det inte riktigt vad det handlar om.

När odjuret är ordentligt uppvärmt kan det äntligen släppas lös ordentligt. Och det kommer som en överraskning. En mindre, mer actionklar Mitsubishi-turbo innebär att den gamla fördröjningen reduceras till ett minimum, och med en låg visselpipa som skär in vid cirka 2500 varv per minut finns det en enorm kraftökning. Även med de tjocka, klibbiga däcken måste du greppa hjulet hårt för att hålla hjulen raka – försök inte med detta i en snäv kurva i vått – när du trycks tillbaka in i det kroppsnära gömslet. Denna höga kraft kan utnyttjas mest på A-vägar och motorvägar, vilket ger nästan oöverträffad omkörningspotential.

Om det finns ett smolk i glädjebägaren så är det tyvärr växellådan. De fem växellägena är väl valda, men att välja dem snabbt kan kännas lite ansträngt; Det är bättre att ta god tid på sig. Och så kommer du ihåg körsträckan; Hur många av den här bilens samtida skulle ens ha några växlar kvar efter att ha tillryggalagt en sådan kolossal sträcka?

Den här uppfriskande bilen är anmärkningsvärd i den körupplevelse den levererar och hur den fortfarande kan göra det så effektivt efter så många mil.



### DAGLIG KÖRNING

Att den här bilen har gått över 285 000 miles (45 900 mil) med bara löpande reparationer snarare än en fullständig restaurering är ett bevis på att den förmodligen är mer upp till vardagen än många mycket modernare saker. Den är byggd för att klara av svenskt, hm, väder, och är fullt kapabel att skaka av sig allt som det brittiska klimatet kan kasta på den. Den urbana djungeln är inget problem - i själva verket kan de stora stötfångarna skaka av sig många parkeringsknackningar - även om du måste komma ihåg hur mycket de sticker ut när du manövrerar in på vissa ställen. Servostyrning och effektiva bromsar är en bonus i förorten, men dessa bilar är mest hemma på långdistanskörningar.

### TA HAND OM DEN

En förnuftigt svensk inställning till allmänt underhåll innebär att dessa bilar är ganska lätta att ta hand om - allt är logiskt placerat under den musselformade motorhuven och det finns till exempel till och med en oljesticka under kardaset för den manuella växellådans oljenivå, snarare än en mer krånglig kontrollplugg. Saabs olyckliga nedläggning 2012 påverkade reservdelssituationen, vilket ledde till att återförsäljarna och deras reservdelsavdelningar (för vanligare delar) försvann. Men det finns flera Saab-specialister i Storbritannien och de två största klubbarna – Saab Owners' Club och Saab Enthusiasts' Club – är kunniga och hjälpsamma. Vissa mer sällsynta delar kan dock vara dyra.

### PÅ SHOW-BANAN

Att dyka upp i en av dessa kommer att göra dig till centrum för uppmärksamheten, även på ett Saab-evenemang; väldigt få finns kvar och de är en speciell ras bland 900-talet, som förmodligen den ultimata av de brittiska begränsade upplagorna. Nu när 900-talet är erkänt som riktiga klassiker i världen – det är ett kvarts sekel sedan den senaste kom från Trollhättan – är en Carlsson mycket välkommen även på alla mainstream-mässor. Det enda problemet är att allmänheten kanske inte inser att det är lite mer än "bara" en Turbo. Tänk ändå på allt roligt du skulle kunna ha när du förklarar vad en Carlsson är, och vem den minns och hedrar.



### LÅNGHELGEN

En Saab har plats för fyra personer i ganska rymlig komfort, fem i kläm. Och det ganska grottlignande lastutrymmet kommer gladeligen att konsumera allt deras bagage och hålla det utom synhåll tack vare dess standardhatthyllskydd – som enkelt kan tas bort för att rymma skrymmande saker. Baksätena kan också fällas ner vid behov. Ett varningens ord dock – bakluckan är tillräckligt tung på vanliga Saab 900, men Carlssons valstjartsspoiler gör den mycket tung. Dina stödben måste vara i stridsform om du inte vill riskera att den faller på ditt huvud. 900:s långbenta förmågor kommer att göra alla resor till en weekend-destination snabba och effektiva.

### PÅ B-VÄGARNA

Carlssons neutrala framhjulsdrevna köregenskaper, välkontrollerade karossrullning, skarpa bromsar och överdrivna accelerationer i mellanregistret gör den idealisk för en B-road-explosion. Den är ganska stor, även med dagens mått mätt, vilket gör att den lämpar sig bättre för bredare mindre vägar än smala landsvägar. Men när du fastnar bakom långsam trafik innebär Carlssons turboladdare och medelhöga drivkraft att du kan få ut det mesta av varje säkert tillfälle att rusa förbi. Det är inte mycket som kommer att rubba balansen i en 900:a, och att ge sig ut på B-vägarna är ett utmärkt tillfälle för dessa bilar att visa hur förödande kompetenta de är.

### VAD DU SKA BETALA

**Projekt: £ 750-2000**

**Användbar: £ 2000-5000**

**Bra: £ 5000-9000**

**Concours: £10 000+**

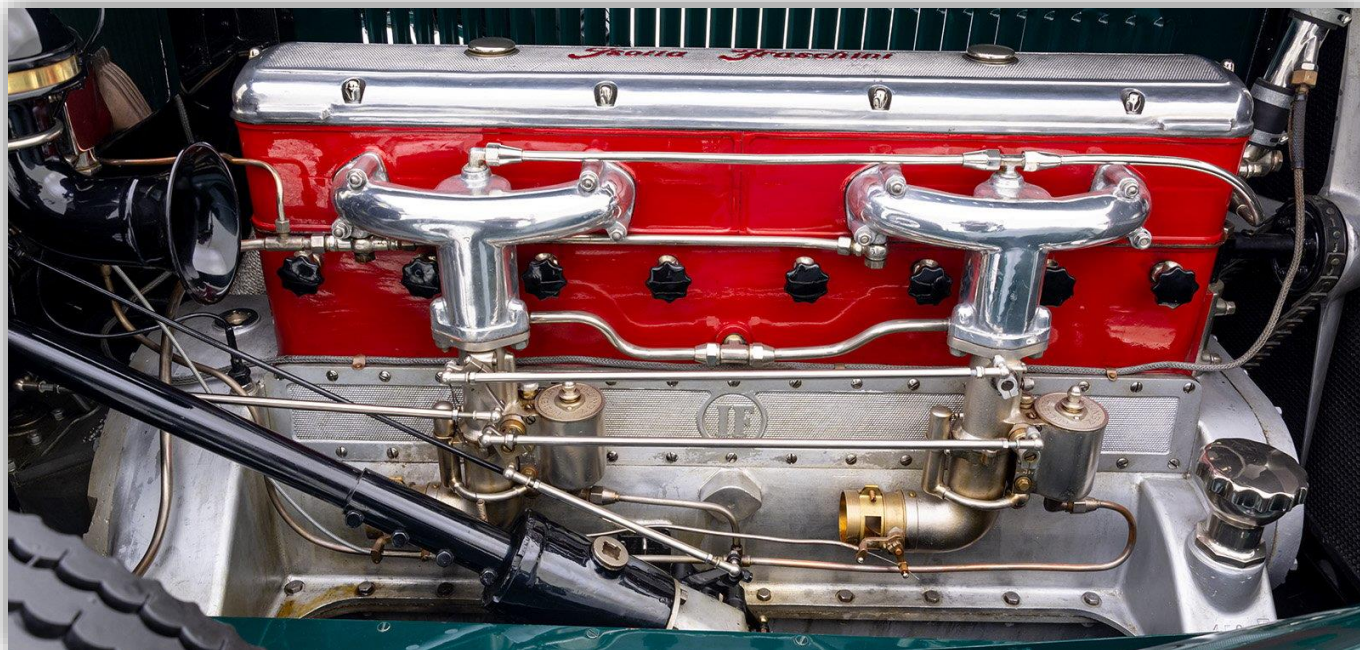


### 13. Isotta-Fraschini 8a cabriolet sedan 1929

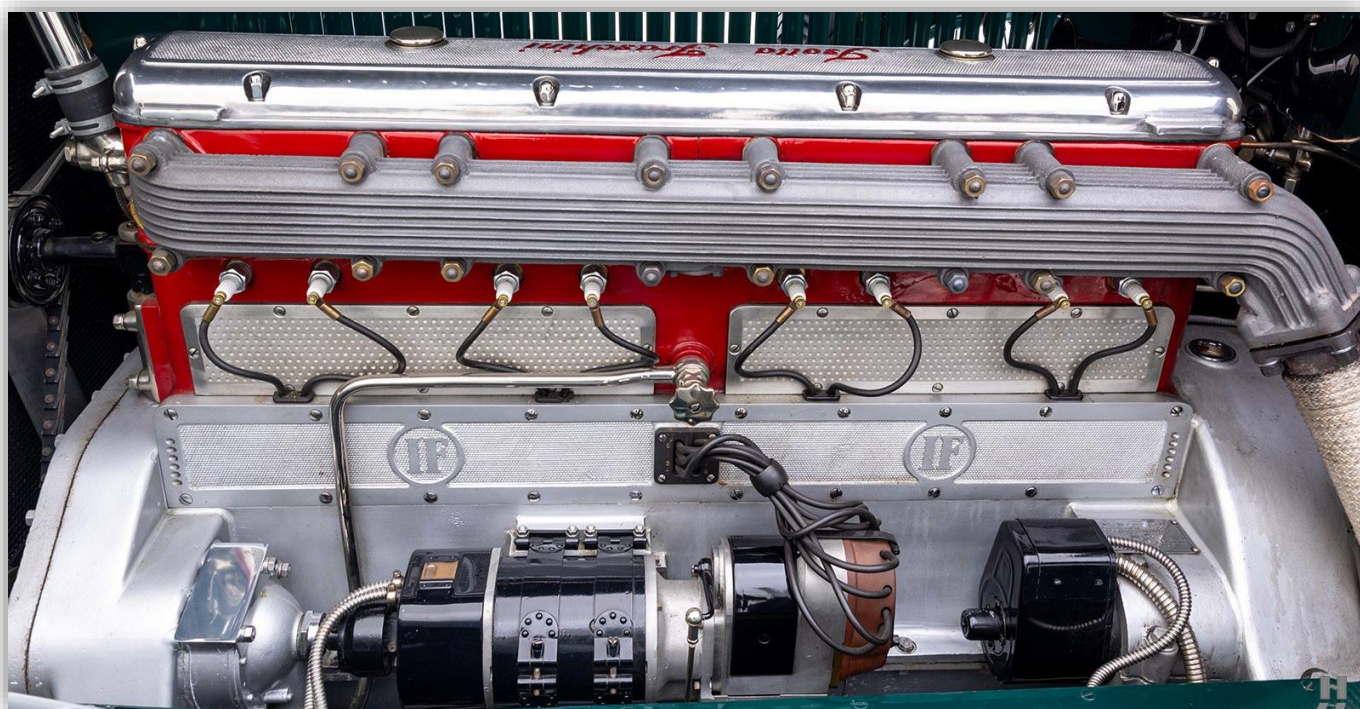


Isotta-Fraschini var avsedd att bli en av Italiens mest prestigefyllda lyxbilstillverkare och bildades i slutet av 1800-talet när advokaten Cesare Isotta samarbetade med bröderna Vincenzo, Antonio och Oreste Fraschini. De fyra männen delade en passion för bilar, och de började importera franska DeDions till Milano innan de påbörjade en mer ambitiös plan för att bygga en egen bil. Företaget nådde framgång i början av 1910-talet och växte stadigt och fick en allt lojalare följarskara, särskilt på den amerikanska marknaden. Tipo 8 från 1912 markerade Isotta-Fraschinis ankomst till biltillverkarnas övre skikt, med världens första raka 8-cylindriga motor och fyrhjulsbromsar.





Efterföljaren Tipo 8A följde 1924 och behöll den åttacylindriga layouten, men med ett helt nytt chassi och fjädring. Testare kritiserade tidiga iterationer för att vara underdrivna jämfört med den mäktiga Hispano-Suiza, men till Isottas försvar var 8A:s mål tystnad framför hastighet. Efterföljande utvecklingar av Tipo 8A, Spinto och Super Spinto gav dock 135 hk respektive 160 hk, vilket gjorde att all kritik upphörde. Särskilt i den ultimata SS-formen är Isotta-Fraschini Tipo 8A en av de mest eftertraktade av alla bilar från den klassiska eran. Kombinationen av kraft, prestige och ingenjörskonst matchades av stora karossbyggare som Fleetwood, Derham, Worblaufen och Italiens egen Castagna. I Amerika, där nästan en tredjedel av Isottas såldes, översteg priset på en 8A priset på en Model J Duesenberg. Priset började på 9 750 dollar för enbart ett chassi, med kompletta bilar som ofta närmade sig 20.000 dollar beroende på karosseri. Som sådan lockade Isottas till sig sådana som kung Faisal, Aga Khan, William Randolph Hearst och Rudolph Valentino, för att bara nämna några.





En av de tidigare nämnda stora karossbyggarna var Floyd-Derham Company. När Derhams grundare, Joseph J. Derham, gick bort 1928 avslöjades en spricka mellan hans tre söner, vilket skulle förändra företagets sammansättning. Sonen Philip ville att företaget skulle moderniseras och expandera, medan syskonen James och Enos förblev positiva till att driva företaget precis som det hade varit med sin far vid rodret. Philip lämnade Derham Body Company 1928 och fick stöd av William Floyd, en europeisk bilimportör baserad i Bryn Mawr, Pennsylvania. Philip Derham var ansvarig för design- och ritningsarbetet, och själva karosstillverkningen utfördes av den välkände Alexander Wolfington, Son & Company.

Strax före börskraschen 1929 började Floyds importbilsverksamhet att vackla, och de drog tillbaka sitt stöd till den nystartade karosserifirman, trots att det fanns beställningar att fylla. Dessa slutfördes slutligen av Wolfington, med hjälp av Derham Body Co. Även om det var kortlivat, lyckades företaget producera två fordon för visning. En av dessa var en Minerva Town Cabriolet, utställd på Chicago Salon hösten 1928, som nu ingår i Nethercutt Collection. Den andra bilen är denna Isotta Fraschini Convertible Sedan, chassi 1571, som visades på New York Auto Salon i december.

Efter utställningen övergick bilen i privat ägo och dök sedan upp i samlingen hos den tidiga entusiasten Paul F. Cofrancesco, från New Britain, Connecticut, som aktivt köpte dessa magnifika, begagnade, förkrigsmästerverk på 1940- och 50-talen. Paul hade en examen från Yale School of Fine Art och var en skicklig konstnär och musiker, och han var också vän med Rudolph Valentino. Kanske var det Valentinos koppling till märket Isotta Fraschini som väckte Cofrancescos intresse, eftersom han till slut hade fyra av dem i sin samling.

Cofrancesco uppmärksammades av pionjären och samlaren Anthony Pascucci från Meriden, Connecticut, som många gånger under årens lopp försökte förvärva bilarna. Till slut blev den välkände samlaren och operatenoren Sergio Franchi inblandad i jakten, och de två övertygade till slut Cofrancesco att lämna ifrån sig sina bilar runt 1975.



När bilen grävdes fram från garaget i New Britain var den fortfarande färdig i sin ursprungliga färgskala av Butterscotch med gula stänkskärmar och bälteslinje. Mekaniskt togs den i bruk igen och förblev i stort sett original genom det efterföljande ägandet i flera välkända samlingar. År 2006 anförtroddes den till Reinhold's Restorations, i Reinhold, Pennsylvania, för en grundlig restaurering av karossen. Arbetet, som slutfördes 2008, innebar att karossen strippades ner till det rena chassit och att alla komponenter byggdes om och lackerades om. Motorn, växellådan och bakvagnen demonterades helt och byggdes om med helt nya packningar och tätningar. Dessutom monterades nya kolvar och ringar i aluminium med hög kompression. Under restaureringsprocessen ompläterades varje krombit och hjulen byggdes om helt och hållet och balanserades av Dayton Wire Wheel Company. På senare tid har bilen fått ytterligare underhåll och sortering av den kända Classic Era-specialisten Automotive Restorations i Libanon, NJ.

Kroppen är klar i en vacker tvåfärgad grön färg och accentueras av subtila röda ränder. En tilltalande kontrast till karossens färgschema är en rikt utsmyckad mörkbrun läderinteriör med strutssäten och en brun tygtopp. De kromade trådhjulen är skodda med whitewalldäck, och kylarstenskyddet, som är nästan unikt på varje Isotta Fraschini, avbildar en nedåtriktad triangel delad på mitten. Några intressanta egenskaper hos det här exemplet är stötfångarna av rörformad stångtyp, träribborna på det främre stänkförklädet och dörrens uppåtgående kurva, som når upp nästan omärkligt för att matcha kåpans höjd. Den långa remlisten går tvärs över huvens längd och delar sig sedan vid kåpan och fortsätter ner på sidan av karossen, där den återförenas och sänks kraftigt för att ge utrymme för suffletten att fällas ner. Baksidan innehåller ytterligare utrymme för en stationär bagage- rumshållare och bagageutrymme.

Den mäktiga 7,3-liters toppventilen, den raka åttan är mer än redo att driva den stora Isotta framåt med lätthet. Med det karakteristiska klarröda cylinderblocket fortsätter den juvelliknande presentationen på motorn, som byggdes om helt under restaureringen.

Jämfört med amerikanerna och andra europeiska grannar var Italiens bidrag till bilar från den klassiska eran något mindre, men som vi ser med denna exceptionella bil, inte mindre effektivt. Omsorgsfullt restaurerad är detta det enda exemplet på Floyd-Derham-karosseri på ett Isotta Fraschini-chassi och är redo för nästa målvakt att föra sitt anmärkningsvärda arv vidare.

Pris \$725000



## 14. Racing med förarlösa bilar

Frode Wikesjö

2024-04-28 kl 14:00

Abu Dhabi Autonomous Racing League genomfördes i går.



FILM: <https://youtu.be/HZPj9iAWz-4?t=1762>

Den här helgen finns det ingen Formel 1 att titta på så varför inte kolla in Abu Dhabi Autonomous Racing League (A2RL) vilket är ett lopp med förarlösa bilar.

Den första tävlingen i A2RL ägde rum på Yas Marina Abu Dhabi Grand Prix Formula 1-banan under gårdagen. Det var dock inte lika fartfyllt som ett vanligt lopp då de förarlösa bilarna, speciellt under kvalificeringsrundorna, hade svårt att genomföra ett helt varv. Bilarna gjorde ofta oregelbundna rörelser som att plötsligt svänga, snurra runt, köra in i väggar eller helt enkelt stanna vid sidan av banan.

Trots dessa utmaningar, när det väl var dags för det faktiska loppet lyckades det bli ett lopp av det hela och efter cirka en timme efter loppets start korsade AI-racerbilarna mållinjen. Då det fortfarande tidiga dagar för autonom racing så finns det uppenbarligen mycket som kan förbättras. Men med lopp som dessa antar man ju att folket bakom bilarna lär sig en massa så nästa lopp blir ännu bättre och att teknologin en vacker dag kan leta sig till våra vanliga bilar.

[theverge.com](https://theverge.com)



## 15. Nya bilar gör eldrivna Formula E 30% snabbare än Formula 1

Posted by Kristofer Rask april 27, 2024

Den eldrivna Formula E-klassen har nu visat upp sin nya generation tävlingsbil GEN3 Evo, som ska klara sprinten 0 till 100 km/h på 1,86 sekunder. Bilarna blir nu också för första gången fyrhjulsdrivna och får ett särskilt "attack-läge" vid kritiska omkörningar.



De nya tävlingsbilarna accelererar 36 procent snabbare än den förra generationen, men dessutom 30 procent snabbare än dagens F1-bilar. Bilarna har en toppfart på 321 km/h. Något som vittnar om spännande lopp framöver.

För att klara av den högre prestandan har Formula E-bilarna fått nya däck från huvudsponsorn Haankook. Men man har också tagit in i hållbarhetsaspekt där 35 procent i däcken kommer från återvunnet material. Karossen har också arbetats om, med en mer aggressiv och starkare struktur som bättre hanterar luftmotståndet och skapar en mer optimerad nedåtkraft mot vägbanan.

Ett nytt kraftfullt bromskraftregenereringssystem som klarar att ta emot hela 600 kW kan återföra nästa hälften av den energin som behövs under självaste loppet i sig. För depåstoppen har man också utvecklat ett snabbbladdande laddsystem som ska tillåta 30 sekunder korta 600 kW-laddstopp mitt under loppet.

– GEN3 Evo innebär ett banbrytande kapitel i utvecklingen av Formel E, som förkroppsligar vårt engagemang för innovation och hög prestanda som uppnås på ett hållbart sätt. Med oöverträffad acceleration och en avancerad aerodynamisk design kommer vi fångla våra förare och fans runt om i världen med verkligt överlägsna kapaciteter och prestanda, säger Jeff Dodds, chef för Formula E.



**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.](#)



**Roger Warolin**