



Jaguar E-Type Fixed Head Coupe 2+2 (Series I) 1967–68

- 1. Alrik Söderlind har hört rykten om att Emily GT-affären har havererat**
- 2. Dacia Duster med helt ny modell efter 14 år**
- 3. Cupra Leon facelift presenterad**
- 4. Test Mercedes-Benz CLE Coupé**
- 5. Range Rover Electric hårdtestas i Sverige**
- 6. Fyra biltillverkare intresserade av Fisker**
- 7. Elbilarna ökar betydligt snabbare än laddnätverket**
- 8. Elon Musk drog hem 900 miljarder kr på Kinaresa**
- 9. Se när Polestar 5-prototyp laddar från 10 till 80% på 10 minuter**
- 10. 50 mils räckvidd är tillräckligt på en elbil**
- 11. IF Metall lättar på blockaden mot Teslas skadeverkstäder**
- 12. Tesla gör ytterligare nedskärningar**
- 13. Svensk Teslaförare somnade**
- 14. Därför kan en elbil kosta 50 000 kr att försäkra**
- 15. Saabs tragiska fall**
- 16. Enligt Enzo Ferrari är det världens vackraste bil**
- 17. Buick Skylark 1953**
- 18. Linus och Linus**



1. Alrik Söderlind: "Hört rykten om att Emily GT-affären har havererat"

Posted by Kristofer Rask april 30, 2024

Frilansande motorjournalisten Alrik Söderlind befinner sig på bilmässan i Beijing och har under dessa dagarna snappat upp flera rykten om Emily GT-affären och EV Electra.



FILM: <https://youtu.be/QfIFnr-2yKU>

– Jag har hört från flera oberoende källor om att avtalet mellan NEVS, Jihad Muhammed och EV Electra har havererat. Det kommer inte byggas några bilar av EV Electra, säger Alrik i ett videoklipp.

Alrik har varit i kontakt med EV Electras ägare Jihad Muhammed som säger "att det är osanningar". Jihad berättar att han kommer att presentera nya detaljer om affären i nästa vecka. Finansieringen ska komma från den saudiska kungafamiljen, ska Jihad ha berättat för Alrik.



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.](#)



2. Dacia Duster – helt ny modell efter 14 år

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-04-30 Uppdaterad 2024-04-30

Dacia Duster har blivit en populär modell bland alla som inte vill betala onödigt mycket för en terrängbil. Efter 14 år kommer nu en helt ny Duster.



Nya Dacia Duster säljs med både två- och fyrhjulsdrift.

2010 lanserades Dacia Duster och 2017 fick den en omfattande "facelift". Under 14 år har Dacia Duster sålt i 2,4 miljoner exemplar. I Sverige har 18 400 Duster sålts under åren.

Nu är det dags för en helt ny modell med modernare design och teknik. Nya Duster bygger på plattformen CMF-B i likhet med nya Dacia Sandero, Jogger, Logan och Renault Captur.

Plattformen medför ett rejält kliv i tekniknivå som förarassistans- och säkerhetssystem, men också bättre vägegenskaper, lägre ljudnivå och bättre utrymmen. Bland annat har vridstyvheten förbättrats med 21 procent och bagageutrymmet har vuxit med 15 procent till 517 liter.

Dacia har inte frestats att följa trenden att göra bilen längre. Nya Duster är lika lång som föregångaren, 3 cm lägre och endast 1 cm bredare.

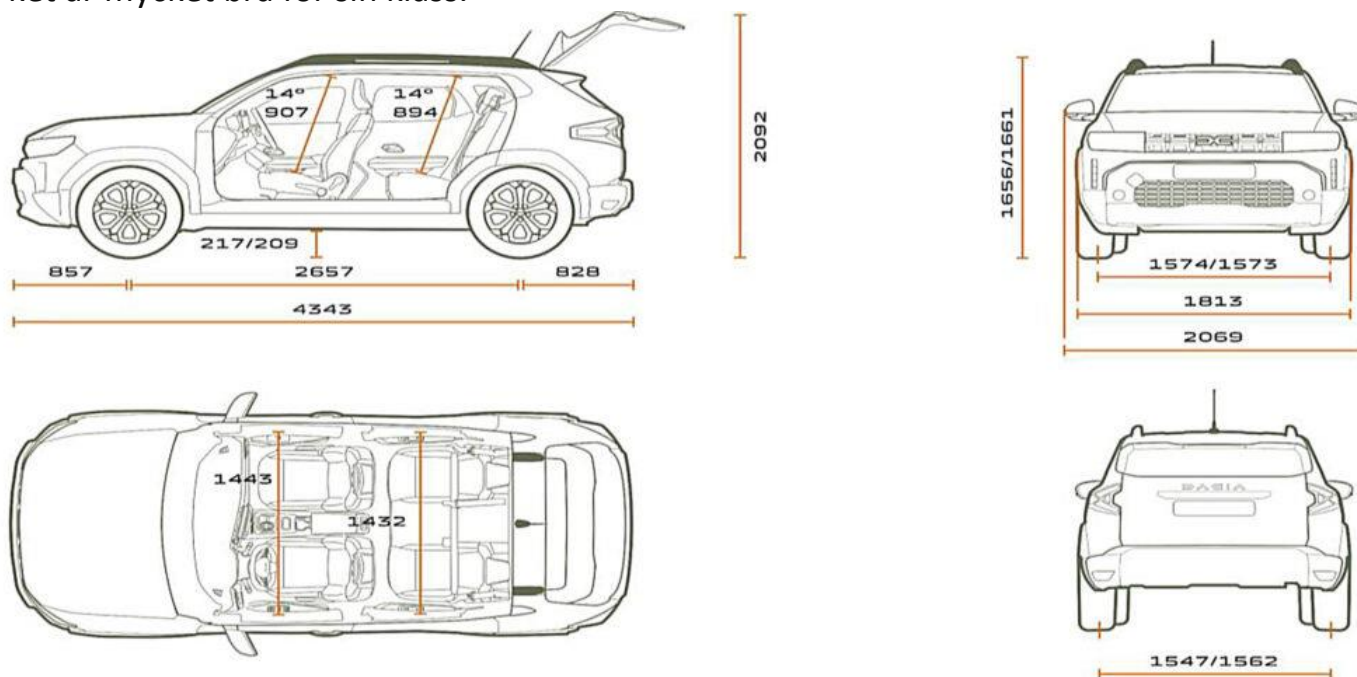
I förarassistanssystemet hittar vi en lång rad funktioner som automatiskt nödbromssystem, som upptäcker fotgängare, cyklister och motorcyklister som standard, farthållare, igenkänning av trafikskyltar, varning för hög hastighet, körfältsavvikelsevarning och körfältsassistans med flera.



Helt ny motor och bättre i terrängen

Nya Dacia Duster säljs med tre olika drivlinor i Sverige: Dels en hybridmotor på 140 hk och automatlåda, dels en ny trepipig 1,2 liters bensinturbo med 48 volts mildhybridteknik på 130 hk/240 Nm som kan kombineras med två- eller fyrhjulsdraft via en sexstegad manuell växellåda.

Den fyrhjulsdreven versionen har 8 mm högre markfrigång (217 mm) och stötfångare som tillåter brantare lutning. Infallsgraden är 31 grader och utfallsgraden 36 grader, vilket är mycket bra för sin klass.



4x4-versionen utmärker sig också med flera körlägen som underlättar framkomligheten i olika lägen. Det finns bland annat ett Off road-läge. Hasplåtarna är olackerade för att inte bli fult repiga.

Dragvikten är 750 kilo med hybridversionen och 1 500 kilo med mildhybriden.

I kupén finner vi en centralt placerad 10-tumsskärm som sköter infotainmentsystemet. Det har stöd för både Apple Carplay och Android auto.

Försäljningen av nya Dacia Duster drar i gång under sommaren. Priserna förväntas börja på 269 900 kronor.

Teknikens Värld

3. Cupra Leon facelift presenterad

Publicerad 1 maj 2024 kl 12.48

Cupra har presenterat en första ansiktslyftning för märkets variant av Leon, som från början är en Seat-produkt. Cupra Leon laddhybrid uppdateras med bland annat kraftfullare motor och längre räckvidd.



Cupra Leon får ansiktslyft.

När **Cupra** avknoppades från **Seat** och blev ett eget märke för några år sedan lanserade de, förutom sin egen modell **Formentor**, också märkesspecifika versioner av Seat-produkterna **Leon** och **Ateca**. Nu har det blivit dags för Cupra Leons första facelift.

Uppdateringen gäller både halvkombin och Sportstourer (kombi på Cupra/Seat-språk) och innehåller bland annat ny design och ny teknik. Fronten är ny, där luftintagen blivit större och strålkastarna (Matrix LED, förstås) fått ny design. Inuti finns fler återvunna material på klädsel och instrumentpanel och så en ny pekskärm med uppdaterat infotainmentsystem.

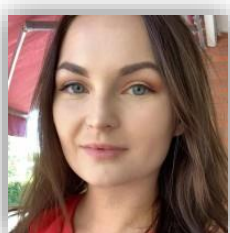




Precis som Formentor, som också får facelift nu, får Leon ett ytterligare motoralternativ. Det handlar om en bensinmotor på 333 hästkrafter och momentfördelare samt Akebonobromsar som tillval. Det är därmed den mest kraftfulla **Cupra Leon** som kunder kan välja.

Utöver det nya motoralternativet är det också en befintlig som uppdateras, nämligen laddhybriden. Den får nu effektivare drivlina med 272 hästkrafter i stället för de tidigare 245 och längre räckvidd, nu upp till tio mil. Körupplevelsen ska även vara sportigare med förbättrat chassi, skriver Cupra i sitt pressmeddelande.

Det framgår inte när uppdaterade Cupra Leon, eller Formentor för den delen, kommer till Sverige. Inte heller vad de kommer kosta.



Sanne Hansen



4. Test: Mercedes-Benz CLE Coupé – en skönhet med kompromisser

Av redaktören bytbil.com 2024-04-29 Text Jacob Dalby Foto Simon Hallenslev

Nya Mercedes-Benz CLE Coupe drar till sig långa blickar från avundsjuka förbipasserande, men skönheten kommer med en stor kompromiss.



”Wow! Vad fin den är” – det är det första jag utbrister när jag ser **Mercedes-Benz CLE**. Coupéformen, den långa nosen, linjerna och proportionerna är helt rätt om du frågar mig. Och som testbilen står här med den djupa, mörkblå färgen med väl tilltagna fälgar, sticker den ut på ett mycket positivt sätt. Jag måste fortfarande vänja mig vid den svarta strimman mellan baklyktorna, men annars: Wow. Efter en vecka med nycklarna till den vackra coupén lever dock tyvärr inte hela bilen upp till sin vackra exteriör. Det är särskilt en aspekt – även i andra Mercedes-modeller – som tycker jag är svår att förstå.

Är det en C- eller E-klass?

På tal om att förstå... Det finns en liten historia om vad **CLE** handlar om. Mercedes har hoppat över **C-klass** Coupé och **E-klass** Coupé och kombinerat dem till **CLE**. Det innebär att **CLE** ser mer ut som en **C-Klass** Coupé, men är faktiskt något längre än den gamla **E-Klass** Coupén. Ändå känns **CLE** mer som en **C-klass** än en **E-Klass**. Och det är inte utan betydelse. För om du förväntar dig en **E-Klass** kanske du blir lite besviken över **CLE:s** vikt. Mer om det senare.



Den närmaste konkurrenten är BMW 4-serien – även om den ligger något lägre i pris. Även om du väljer den billigaste varianten av **CLE**, som är en 4-cylindrig diesel med 197 hk, börjar den på 603 900 kronor. Förutom dieselmotorn finns det tre bensinvarianter: **CLE 300**, som testbilen, med fyra cylindrar och 258 hk, CLE 450 med sex cylindrar och 381 hk samt AMG-varianten CLE 53 AMG med sex cylindrar och 449 hk.

Ha rätt förväntningar

Med förväntningarna på rätt ställe och med vetskapen om att du kör en **C-klass** snarare än en **E-klass** är det ett nöje att sätta sig i **CLE**. Om det inte är på en mycket trång parkeringsplats då, för dörrarna är riktigt stora. Kvaliteten på kupén är generellt sett hög och det är mycket mindre gnissel och knarr än i många nya Mercedes-modeller. Jag sitter bra i sätena, som har bra stöd och känslan i händerna runt ratten är helt perfekt.

Det är dock en annan sak när du börjar använda bilen. Ta växelväljaren till exempel. På den gamla goda tiden fanns det tyngd och eftertryck när man valde "D" på spaken uppe vid ratten. Den spak som tidigare kändes som en tjock pinne har blivit en tunn kvist – den utstrålar inte direkt kvalitet. Avsaknaden av tyngd återfinns på flera ställen i kupén. Ta till exempel de tryckkänsliga knapparna på dörren för att justera sätet. Tidigare (ja, på den gamla goda tiden) var det fasta knappar som rörde sig när man tryckte på dem – på ett bra sätt. Nu är de tryckkänsliga och det är faktiskt svårt att känna om man aktiverar "knappen" eller inte.

Mercedes-ratten, som också har tryckkänsliga knappar, finns också i **CLE**, och medan vissa tycker att det fungerar blir jag personligen lite irriterad varje gång jag måste aktivera den adaptiva farthållaren eller vrida upp och ner volymen. Det är helt enkelt för komplicerat.



Resten av bilens funktioner finns på den vinklade skärmen i mitten av kupén. Till en början kan gränssnittet vara lite förvirrande, men jag tycker att jag lär känna det ganska snabbt och det är faktiskt ganska intuitivt att använda. Jag har alltid tillgång till de mest nödvändiga funktionerna och skärmen är skarp och reagerar snabbt på inmatningar.

Irritationen växer

En morgon när jag kommer ut på uppfarten slås jag återigen av designen. Wow, den ser fantastisk ut. Jag blir dock mindre imponerad när jag sätter mig ner och trycker på startknappen. När jag gör det vaknar motorn till liv nästan ljudlöst – ett litet muller från sex cylindrar skulle passa den sportiga och vackra exteriören bättre här.

Som beskrivet är testbilen mellanklassmodellen CLE 300: 2-liters, 4-cylindrig bensinmotor med 258 hk och mildhybridsystem som ger 23 extra hästkrafter för en snabb sprint. Men det är här, när jag behöver komma igång från stillastående, som saker och ting går fel. Växellådan är mitt största irritationsmoment och tyvärr är det så med många nya Mercedes-modeller. När jag ska starta den sker det nästan alltid med ett litet ryck. Om du frågar mig borde den långa, superfina och vackert designade Mercedesen rulla fram gra-ciöst, smidigt och mjukt. Istället måste gaspedalen nästan masseras försiktigt för att förhindra att bilen startar med ett ryck.

När bilen väl rullar är det mycket bättre och hela bilen lugnar ner sig. Den glider nästan ljudlöst genom kvarteret och ut på motorvägen. Körupplevelsen präglas av en avkopplande komfort och ett mycket behagligt lugn. Ja, ända tills du stannar då och måste sätta igång igen och du vet vad som kommer hända. Du har stannat i en korsning, motor och växellåda är fränkopplade för att spara bensen. Du ser en lucka där du kan ta dig ut, men när du trycker på gaspedalen dröjer det något, sedan kommer ett litet ryck och du är iväg. Det förstör körupplevelsen när man varje gång måste fundera på hur man ska komma igång så smidigt som möjligt.

Bilen är mycket tyst och det finns inget behov av att kryssa av luftunderredet från tillvalslistan. Du bör dock vara medveten om att de allra största fälgarna kan äventyra komforten. Jag skulle hålla mig till 19-tum, även om 20-tum på testbilen ser riktigt, riktigt bra ut.



Sportig utrustning på bensinvarianterna

Bensinvarianterna levereras alla med AMG-utrustning som standard. Detta inkluderar 19-tumshjul, AMG-styling och en sportfjädring. Dessutom ingår LED-strålkastare, den stora infotainmentskärmen, 2-zons klimatanläggning, elektriskt justerbara framsäten, nyckellöst tillträde och start samt trådlös laddning av telefonen i standardutrustningen på alla modeller.

Priserna börjar på 603 900 kronor för dieselmotorn på 197 hk och även om den utlovar 4,7 l/100 km är det inte en motor som passar CLE särskilt bra om du frågar mig. För det första är den för svag och för det andra är ljudet från en 4-cylindrig dieselmotor sällan flashigt. Den dyraste är CLE AMG 53 för en nätt summa av 943 900 kronor.

Skönhet med kompromisser

När man väl har vant sig vid att **CLE Coupé** är mer **C-klass** än **E-klass** får man en bekväm och extremt tyst följeslagare för långa resor. En mycket, mycket vacker design och en interiör av hög kvalitet. Å andra sidan måste du göra stora kompromissa med upplevelsen bakom ratten. Växellådan är direkt irriterande att använda från stillastående och du kommer sällan att välja den slingrande vägen hem från jobbet. **CLE** känns mycket bekvämare att köra på landsbygden eller på motorvägen.

SPECIFIKATIONER

Mercedes-Benz CLE 300 Coupé

Motor: Bensin, R4, 1 999 cc

Effekt: 258 hk / 400 Nm

0-100 km/h: 6,2 sekunder

Topp hastighet: 250 km/h

Förbrukning: 7 l / 100 km

Mått (L/B/H): 485/204/142 cm

Egen vikt: 1.780 kilo

Dragvikt: 1.800 kilo

Bagageutrymmets volym: 420 liter

Pris: 690 900 kronor (CLE Coupé tillgänglig från 603 900 kronor)

Relaterade artiklar:



Test: Mercedes-Benz GLE 450 d



Test: Mercedes-Benz E 300 e är en kraftfull kombi av högsta klass



Test: Mercedes-Benz GLA som laddhybrid är vettig för några få



Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes

5. Range Rover Electric hårdtestas i Sverige

30 apr 2024

Mercedes har just visat sin eldrivna G-klass som med en elmotor vid varje hjul ska slå de fossildrivna föregångarna på fingrarna vad gäller off road-egenskaper. Konkurrenten Land Rover vill inte vara sämre och släpper nu bilder från vintertester i Sverige på deras kom-mande Range Rover Electric.



Vid polcirkeln ska batteriets kapacitet och den elektriska drivenheten ha testats vid temperaturer på ned mot 40 minusgrader. Andra prototyper av Range Rover Electric ska ha skickats till Mellanöstern för tester i ökenhetta på upp till 50 grader.

Med testerna i extrema miljöer vill Land Rover säkra "klassledande terrängegenskaper på alla underlag och i alla väder". För det använder Range Rover Electric det nyutvecklade Traction Control System och även här antyds det att vi som hos Mercedes kan få se en elmotor i varje hjul. För enligt pressmaterialet ska vridmomentet kunna fördelas till varje enskilt hjul där det sitter en styrenhet med en svarstid på en millisekund.

Range Rover Electric lovas bli den mest "raffinerade" modellen någonsin från tillverkaren. Dessutom deras tystaste modell hittills, vilket kanske inte är så oväntat med tanke på drivlinan. Sedan tidigare är det klart att Range Rover Electric får ett 800-voltssystem för snabb laddning. Batteristorlek och räckvidd har ännu inte meddelats, men troligtvis får Range Rover Electric ett stort batteripaket på minst 100 kWh.



Carl Undéhn

Teknikens Värld

6. Fyra biltillverkare intresserade av Fisker

Publicerad 29 april 2024 kl 17:50

Kommer biltillverkaren Fisker Inc att överleva? Hoppet finns och enligt vd Henrik Fisker finns det fyra olika biltillverkare som är intresserade av att investera i bolaget.



Fiskers suv Ocean.

Henrik Fiskers bolag **Fisker Inc**, som i fjol lanserade den, av olika anledningar, omtalade el-suv-en **Ocean**, går på knäna rent ekonomiskt. Biltillverkaren måste få in pengar mer eller mindre omedelbart, annars blir det konkurs om en månad. Redan för flera veckor sedan menade analytiker **att en konkurs är oundviklig** efter att Nissan, **som uppgavs vara intresserade av att satsa i företaget**, drog sig ur.

Men en räddningsplanka kanske trots allt finns i sikte. Henrik Fisker, vars bolag ska ha missat att ta betalt för flera hundra levererade bilar, berättade för de anställda i förra veckan att fyra biltillverkare uppges vara intresserade av att investera.

”Vi har fyra företag som har skrivit under sekretessavtal”, var hans ord till sina anställda, enligt **Business Insider**.

Enligt rapporter har Fisker runt 600 miljoner kronor i likvida medel, ett belopp som sägs vara långt ifrån tillräckligt för att driva vidare bolaget och få igång produktionen av andra planerade modeller.



Mattias Rabe

7. Elbilarna ökar betydligt snabbare än laddnätverket

Publicerad 2024-04-29 kl 15:30 (uppdaterad 2024-04-29 kl 16:28)

Text Erik Söderholm

Det behövs åtta gånger fler nya elbilsladdare varje år fram till 2030, enligt en ny rapport från branschorganisationen Acea.



Elbilsförsäljningen växer mycket snabbare än utbyggnaden av elbilsladdare, enligt en ny rapport från branschorganisationen Acea. Antalet nyregistrerade elbilar inom EU var 18 gånger fler under 2023 jämfört med 2017 – men antalet laddpunkter är bara sex gånger fler.

Nu uppger Acea att det behöver byggas åtta gånger fler laddpunkter varje år fram till 2030, annars kommer inte bilköparna byta till elbil i den utsträckning som behövs för att klara utsläppsmålen.

– Vi är väldigt oroadade över att utbyggnaden av infrastrukturen inte hållit samma takt som försäljningen av batterielbilar de senaste åren. Dessutom riskerar gapet att växa ytterligare i framtiden, säger organisationens generaldirektör Sigrid de Vries.

Laddarna är dessutom ojämnt placerade, enligt rapporten. Nederländerna, Frankrike och Tyskland står tillsammans för nästan två tredjedelar av alla laddpunkter inom EU.

Vem som ska betala för laddarna är dock oklart. De biltillverkare som är medlemmar i Acea har inte byggt några egna laddnätverk.

I Sverige finns 37 000 laddpunkter vilket motsvarar sex procent av den totala siffran inom EU. Den svenska regeringen har nyligen aviserat 100 miljoner kronor till att **bygga nya laddstolpar för elbilar**.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Nu sänks kraven för nya snabbladdare



Ladda och snabbladda elbilen: Allt du behöver veta



Fler elbilar och fler laddare – men två län halkar efter

8. Elon Musk drog hem 900 miljarder kr på Kinaresa

Av Elis Kalmér 29 april 2024 kl 18:12

Snacka om lönsam Kina-tripp. Teslas aktie rusar 16 procent efter Elon Musks resa till Kina. Vd:n har fått godkännande från kommunistpartiet att lansera sin självkörande teknik. Värdeökningen i Tesla efter resan är över 900 miljarder kronor.



För en vecka sedan presenterade Tesla sina kvartalssiffror som visade på en rejäl nedgång i försäljningen och en nettovinst som gått ner 55 procent. Någon vecka innan hade Tesla meddelat att över 14 000 personer sägs upp från företaget. Aktien har åkt rutschkana på börserna, men nu kan det ha vänt.

Efter Elon Musks möte med premiärminister Li Qiang i Kina så offentliggör Tesla och Baidu att de tillsammans ska lansera självkörning i Kina. Teslas Full Self Driving (FSD) får tillgång till Baidus kartor och kan därmed lagligt börja använda FSD i Kina. Informationen fick Teslas aktier att rusa med 16 procent på börserna.

Det innebär att Elon Musks Kinaresa och FSD-affären i ett slag ökade värdet på Teslas aktier med 84 miljarder dollar, motsvarande över 900 miljarder kronor. Värdet på avtalet motsvarade således lite drygt det dubbla av Volkswagens. Snacka om lönsam resa!

LÄS MER:

- [Snacka om dålig dag – Elon Musk förlorade 17 miljarder i går](#)
- [Elon Musks historiska förlust: 535 miljoner kronor i timmen](#)
- [Elon Musks nya klipp: Så tjänar han 218 miljarder kronor](#)
- [Svenska småsparare rusar efter Teslaaktier –...](#)
- [Teslas aktie upp 500 procent – Elon Musk kan få 20...](#)
- [Tesla på väg att investera i Indien – Musk hyllar Modi](#)



Elis Kalmér

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



9. Se när Polestar 5-prototyp laddar från 10 till 80% på 10 minuter

Posted by Kristofer Rask april 29, 2024

Polestar samarbetar med StoreDot för snabbare laddning på elbilar i framtiden. Nu demonstrerar de två företagen StoreDots Extreme Fast Charging (XFC)-teknik i en fullt körbar prototyp av Polestar 5. På endast tio minuter laddar Polestar 5-prototypen från 10 till 80 procent.



FILM: https://youtu.be/T2U4yUAzA_w

Laddningen uppnådde en konsekvent laddningshastighet som började på 310 kW och steg upp till över 370 kW i slutet av laddningen. Detta är världens första demonstration av den snabba snabbladdningen med XFC-tekniken i ett körbart fordon – snarare än enskilda celler i en laboriemiljö.

Kolla in laddningen videon nedanför:

– Tid är bland den största lyxen vi har i livet och som tillverkare av lyxiga elektriska prestandabilar behöver vi ta nästa steg för att ta itu med ett av de största hindren för att äga en elbil – laddningsångest. Med den här nya tekniken kommer förare kunna lägga mindre tid på att ladda under längre resor och vara tillbaka på vägen snabbare än tidigare. Faktum är att tiden för att stanna kommer att vara mer lik vad man upplever med en bensinbil idag, säger Thomas Ingenlath, vd för Polestar.

Polestars målsättning att utveckla den bästa framtida körupplevelsen genom innovativa tekniksamarbeten. Detta *proof of concept*-batteriet från StoreDot är en illustration av detta.

Hastigheten på snabbladdningen kan variera mycket i dagens elbilsbatterier beroende på laddningsnivå (SoC. Oftast avtar hastigheten när laddningsnivån blir hög. Under det här testet såg Polestar att laddningshastigheten ökade från 310 kW vid 10 procent till över 370 kW vid 80 procent SoC. Något som demonstrerar den här teknikens jämna laddningshastigheten – oavsett när föraren bestämmer sig för att stanna och snabbladda.

Batteripaketet i prototypen är på 77 kWh men skulle kunna utökas till minst 100 kWh skriver Polestar. Det kan innebära att en medelstor elbil skulle kunna fylla på med 320 kilometer räckvidd på tio minuter.



10. Undersökning: 50 mils räckvidd är tillräckligt på en elbil

Posted by Kristofer Rask

april 30, 2024

Sex av tio svenskar anser att 50 mil är en acceptabel eller klart godkänd räckvidd för en elbil. Jämfört med en liknande studie för tre år sedan så är den uppfattning oförändrad. Bakom undersökningen står Kantar Sifo på uppdrag av Kvdbil.



Enligt en genomgång som Kvdbil gjort har dagens elbilar en betydligt högre genomsnittlig räckvidd än de för tre år sedan. Idag ligger genomsnittet på marknaden strax under 50 mil (WLTP), och flera modeller når över 60 eller 70 mil. Av de tio mest sålda elbilarna för tre år sedan var det endast två modeller som levererade mer än 50 mil räckvidd.

– Antalet laddstationer har ökat markant, och många fler laddar sina elbilar hemma jämfört med för tre år sedan. Det kan nog bidra till att många upplever att en längre räckvidd inte är nödvändig, säger Daniel Odsberg, försäljningschef på Kvdbil.

– Dessutom tror jag att det faktum att elbilar har blivit mer vanliga och att fler blivit bekanta med tekniken, har gjort konsumenterna mer trygga med räckvidden som erbjuds. Förändrade resvanor, där körningen anpassas efter räckvidd och laddningsbehov, kan också påverka, tillägger Daniel Odsberg.

De som kör elbil är som förväntat de som har lägst krav på räckvidd. 88 procent av elbilägarna anser att 50 mil är tillräckligt, medan andelen hos laddhybridägare är 64 procent. Bland de som kör bensinbil är andelen 59 procent och hos de som kör diesel 54 procent.

– Att de som redan kör elbil upplever räckvidden som mindre problematisk är inte så överraskande. Förutom att det kan vara en fråga om vana och att man har kommit över en form av tröskel, vet vi att elbilar är något vanligare i och omkring städer där avstånden är kortare. Detta minskar så klart risken för situationer där räckvidden blir ett problem, förklarar Daniel Odsberg.

Bättre begagnatmarknad

Den snabba utvecklingen har också inneburit stora förändringar på begagnatmarknaden. Idag finns det modeller att köpa begagnade som är långt mer överlägsna än de som fanns för några år sedan. Dessa modellerna är fortfarande fullt tillräckliga också för dagens behov och resor.

– Att välja en äldre elbil behöver inte längre betyda att man kompromissar med prestanda eller teknik, vilket är en mycket positiv utveckling för konsumenterna, intygar Daniel Odsberg.

Fråga: Vilken är den lägsta/kortaste räckvidden du tycker är acceptabel för en elbil?

(Inom parantes, resultat 2021)

100 km, 0 % (1 %)

200 km, 4 % (6 %)

300 km, 13 % (12 %)

400 km, 17 % (15 %)

500 km, 24 % (24 %)

600 km, 11 % (10 %)

700 km, 6 % (6 %)

800 km, 3 % (3 %)

900 km, 1% (1 %)

1000 km eller längre, 4 % (5 %)

Vet ej, 18 % (16 %).

Undersökningen genomfördes i Kantar Media webbpanel (Sifopanelen) under perioden 4–8 januari 2024. Totalt intervjuades 1316 personer i åldern 18-79 år, varav 1055 med tillgång till bil. Webbpanelen är riksrepresentativt rekryterad utifrån slumpmässiga urval. Det förekommer ingen självrekrytering i Kantar Medias webbpanel (Sifopanelen).



Kristofer Rask



11. IF Metall lättar på blockaden mot Teslas skadeverkstäder

Posted by Kristofer Rask april 30, 2024

IF Metall har idag meddelat att de Tesla-godkända skadeverkstäderna som tagits ut i sympatistrejk återigen ska få börja reparera Tesla-bilar. Det från och med imorgon 1 maj.



FILM: <https://youtu.be/fwOaU1KtfME>

Egentligen har det funnits ett undantag för kraftigt krockskadade Teslor sedan februari, men den dispensen gällde bara fram till och med idag. Istället för att nu dra åt snaran igen väljer IF Metall istället att lätta på sympatiåtgärden. En åtgärd som slagit hårt mot Tesla-ägare och de berörda skadeverkstäderna.

Kvar finns däremot vissa restriktioner, som ska förhindra arbetet på bilar som bland annat ägs av Tesla och åtgärder av vissa typer av garantiärenden. Men för den som har en krockskadad Tesla kommer det nu alltså vara möjligt att få den reparerad.

– Blockad för servicearbete gäller fortfarande på bilar som ägs av Tesla, bilar med transportskador och bilar som omfattas av fabriksgaranti. I övrigt kan service utföras på Tesla-bilar, skriver IF Metall i ett mail.

Branschkollegan Peter Esse har varit i kontakt med IF Metall för att få det hela bekräftat, och dessutom får han vissa bitar förtydligade. Peters inlägg ser du nedanför:

Sedan strejken inledes har IF Metall plockat ut runt 80 skade- och karossverkstäder i Sverige i sympatistrejk. Dessa kan nu se fram emot att återigen återgå till sitt arbete.



Kristofer Rask



12. Tesla gör ytterligare nedskärningar

Wille Wilhelmsson 2024-04-30 kl 16:20

Nästan hela Supercharger-divisionen sägs upp.



Flera källor rapporterar att Tesla nu fortsätter att göra nedskärningar i sin personalstyrka efter att företaget tidigare sagt upp cirka 10 procent av sina anställda. I ett mail från Teslas VD Elon Musk som The Information har tagit del av kommer nu Rebecca Tinucci, chefen för Teslas laddnings-division och ansvarig för Supercharger-laddarna, att säga upp tillsammans med i stort sett samtliga av de 500 anställda som arbetat där.

Vidare ska även Tesla-chefen Daniel Ho få lämna sitt arbete efter tio år på företaget. Han har fram till nu varit chef för Teslas fordonprogram och nya produkter. Tidigare har han bland annat varit ansvarig för utvecklingen av Model S, 3 och Y skriver Elektrek.

Exakt hur många anställda totalt som nu kommer att få lämna Tesla finns det inga uppgifter om. Nyhetsbyrån Bloomberg skriver dock att det kan komma att handla om över 20.000 personer, något som ska motsvara cirka 20 procent av företagets anställda.



Wille Wilhelmsson



**Tesla säger upp tio procent av sina anställda
Elon Musk har en "superdålig känsla" inför ekonomin**



**Tesla säger upp över tio procent av arbetsstyrkan
Nytt sparpaket**



**Tesla säger upp nio procent av sin personal
På grund av omstrukturering av företaget**

13. Svensk Teslaförare somnade – bilen körde flera mil

Av William Karlsson 29 april 2024 kl 17:51

En Teslaförare på E4 somnade bakom ratten medan hans autopilot var igång. Bilen körde 4 mil innan den till slut stoppades av polisen.– Av vad jag uppfattade förstod mannen knappt vad som hade hänt, skriver en av poliserna i sin rapport.



Föraren som jobbar åt en billeverantör körde sin Tesla Model X från 2019 när han plötsligt somnade på E4:an utanför Linköping. Ifall du aktiverar funktionen måste du som förare fortfarande vara handlingsberedd. Något föraren helt enkelt struntade i.

Den sovande mannen upptäcktes av en annan Teslaförare när bilen ständigt låg i vänsterfilen utan någon bil framför sig. Den nyfikne vakne föraren körde då upp jämsides och såg att mannen bakom ratten satt och sov, [enligt Vibilägare. Carup har tidigare berättat om händelsen, men först nu har det framkommit att det var Teslas autopilot som användes.](#)

Polisen blev genast larmade och när de väl kom fram till den sovande föraren gjorde de flera misslyckade försök att väcka mannen. När han väl vaknade gjorde bilen en snabb högersväng som tvingade polisbilen att bromsa in hårt för att undvika en krock.

– När vi förklarade för föraren vad som hade hänt och vad han gjort, förstod jag allvaret i situationen. Det gjorde mig arg och trött, skriver en av poliserna i sin rapport.

När polisen till slut lyckades stanna mannen vid en bensinstation hade den kört ungefär 4 mil med autopiloten igång. Under bilfärden blev hans brott fångat på film och han erkände sitt trafikbrott. Hans ursäkt bakom sin trötthet var stress och dålig sömn.

– Jag skäms otroligt mycket, det var på grund av min trötthet. Jag körde en Tesla med Autopilot som gjorde mig väldigt komfortabel, säger föraren i ett förhör.

Den sovande mannen utförde brottet i januari i år och har nu dömts för vårdslöshet i trafik. Fordonet låg ständigt kvar i vänsterfilen och reagerade inte på polisens blåljus och stoppsignaler, vilket var underlag nog för att mannen skulle kunna dömas.

– Det är ju såklart aldrig tillåtet att sova vid ratten, oavsett hur smart system man har i bilen, säger Björn Thunblad, samordnare för trafik i region Öst, till **Polisen** som var först med att berätta om händelsen på sin hemsida.

Att bilen lyckades ta sig över 4 mil med en sovande förare är smått otroligt och det är ren tur att ingen kom till skada. I Teslas manual står bland annat "autopiloten ska endast användas när föraren har fokus på vägen". I Sverige i dag är det inte lagligt med autopilot heller.

– I trafikförordningen står att förare bland annat ska stanna på polismans tecken, lämna fri väg för utryckningsfordon samt i utvilat tillstånd föra fordonet på ett betryggande sätt. Det kräver en aktiv förare. Det är alltså inte förenligt med svensk lagstiftning att köra på autopilot, skriver Björn Thunblad.



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

LÄS MER:

- [Teslaförare somnade på Autobahn – bilen fortsatte i...](#)
- [Polis tog sovande förare på E4 – rasar mot autopilot](#)
- [Svensk 20-åring togs vid Öresundstunneln: Körde i 274 km/h](#)
- [Utredning mot Tesla: Två rattar lossnade under...](#)
- [Teslas autopilot "massiv fara" – kvinna tilldöms 1,2...](#)
- [Äldre man stoppad av polisen: Körde utan körkort i 71 år](#)

14. Därför kan en elbil kosta 50 000 kr att försäkra

Av Maths Nilsson

1 maj 2024 kl 09:47

Premierna för begagnade elbilar är rejält mycket dyrare än för bilar med förbränningsmotor, visar Carups granskning. Bolagen förklarar merkostnaden med elbilarnas höga effekt, höga vikt och högre skadekostnader.



– Att effektstarka fordon med uppemot 500 hästkrafter har blivit vanliga familjebilar och nu även ökar på begagnatmarknaden är nytt i Sverige. Försäkringspremierna styrs alltid av skadekostnader, och om reparationskostnaderna går ner kommer även premien att påverkas positivt, säger Mats Mehlberg, pressansvarig på Folksam.

Innehåll i denna artikel:

- [Så svarar försäkringsbolagen om de höga premierna för elbilar](#)
- [Folksam:](#)
- [Trygg-Hansa:](#)
- [IF](#)
- [Gjensidige](#)
- [Länsförsäkringar](#)

Allt fler begagnade elbilar som hunnit fylla tre år kommer nu ut på begagnatmarknaden. Under våren 2021 såldes väldigt många elbilar både till företag och privatpersoner. När bilarna nu kommer ut på begagnatmarknaden har priserna börjat bli väldigt attraktiva. Vissa bilar har gått ner till mindre än halva nypriset. När besparingen från drivmedlet vägts in är de i många fall billigare att köra än en bil med förbränningsmotor.

Men det som kan förstöra kalkylen är försäkringen. Carups granskning visar att flera av de mest sålda bilmodellerna kan ha försäkringspremiär på över 50 000 kronor om året. Till exempel kan en Tesla Model Y Long Range, som länge varit Sveriges mest sålda bilmodell, kosta 33 000 kronor om året att helförsäkra för en medelålders man. För en yngre person kan bilen kosta 45 000 kronor. **En Audi e-tron som Carups redaktör nyligen köpte kostar 58 000 kronor att försäkra hos Folksam.**

Försäkringspremierna för Tesla Model Y är inte olidligt billig. Runt 20 000-30 000 kronor om året för en ganska vanlig helförsäkring tar de flesta bolag.

Vissa billigare elbilar som Kia e-Niro kan dock vara relativt billiga att försäkra. Flera läsare har också hört av sig och visat upp anmärkningsvärt låga premier. Försäkringskostnaden även för motorstarka modeller som Audi e-tron 55 verkar kunna variera enormt. Vissa läsare har lyckats försäkra den för 9000 kronor, medan andra får betala över 25 000 kronor per år hos samma bolag. Det tycks gå en magisk gräns vid 300 hästkrafter, är elbilen mer effektstark än så tenderar premierna att skena. Vissa elbilar har också fått en för låg effekt angiven hos Transportstyrelsen vilket kan sänka premien kraftigt. Ett gott råd är att noggrant kolla effekt och begära in försäkringsofferter före ditt elbilsköp.

Carup har försökt gå till botten med orsaken till de höga premierna och genomförde en stor enkät med försäkringsbolagen. Stora bolag som Länsförsäkringar och Gjensidige, som marknadsförs av Peter Forsberg, valde att inte svara på enkäten. Men jättarna IF, Folksam och Trygg-Hansa har svarat på enkäten. IF dementerar bestämt att elbilar skulle vara dyrare, trots att de kan ta 29 000 kronor för att helförsäkra Sveriges mest sålda bilmodell Tesla Model Y Long Range för en tämligen normal försäkringstagare i medelåldern.

Volkswagen ID.4 kan ha relativt rimliga försäkringskostnader med 1000-1500 kronor i månaden för en helförsäkringen. Modellen har dock under 300 hästkrafter.

– Kunder som har sin elbil försäkrad hos If har signifikant lägre premier i genomsnitt än de du nämner. Då vi inte tagit del av din undersökning så kan vi inte kommentera ovanstående påstående. Vi ser inte att begagnade elbilar generellt är extremt dyra att försäkra. Snarare ser vi att skillnaden i försäkringspremier mellan en genomsnittlig fossilbil och motsvarande elbil är låg, uppger IF i ett skriftligt svar.

Folksam och Trygg-Hansa förklarar elbilarnas högre försäkringskostnader med att de baserar sig helt på verkliga skadekostnader, eller förväntade skadekostnader. Att skadekostnaderna är högre beror sammanfattningsvis på att bilarna har högre effekt än en genomsnittlig förbränningsbil, de är tyngre, reparationskostnaderna är högre på grund av bilarnas avancerade teknik och högre inköpspris.

Att vanliga familjebilar har över 500 hästkrafter är något helt nytt i Sverige.

– Nivån på premien ska spegla risken för en skadehändelse och har du en bil med hög motoreffekt är risken rent statistiskt större för att drabbas av en kollision. Det påverkar premien, uppger Folksam.

Trygg-Hansa har en speciell märkesförsäkring för Tesla, men att helförsäkra Tesla Model Y Long Range kostar i många fall ändå omkring 28 000 kronor om året. Den betydligt

snabbare Performance-modellen är märkligt nog inte dyrare när det är dags för helför-säkring, men enligt Transportstyrelsen har den bara 15 kW högre topp effekt.

– Fordonets vikt och antal hästkrafter är hos de allra flesta försäkringsbolagen grundläggande faktorer som spelar in i premiesättningen. Bilens förmåga att kunna accelerera fort och köra i höga hastigheter, oavsett drivmedel, kommer med en högre risk för skador vilket vi behöver ta hänsyn till när vi sätter premien, uppger Trygg-Hansa.

Försäkringsbolagen håller det inte för uteslutet att premierna för elbilar skulle gå ner om det visar sig att ägarna som kör elbilar med 400-500 hästkrafter eller mer krockar mindre än förväntat. Många av bilarna har avancerade säkerhetssystem för att undvika krockar.

– All premieberäkning som försäkringsbolagen gör bygger på historisk skadedata, det vill säga att gårdagens skador speglar dagens premier. Med det sagt är det en utmaning för oss som försäkringsbolag att spå vilka skadetyper som våra kunder kommer att mötas av i framtiden. Elbiltillverkarnas fortsatta teknikutveckling, att bilarna blir allt mer trafiksäkra och att vi samtidigt lär oss mer om vilka nya skadetrender som drabbar våra kunder, kommer att speglas i morgondagens premier, uppger Trygg-Hansa.

Så svarar försäkringsbolagen om de höga premierna för elbilar:

Folksam:

Hur mycket har premierna på era bilförsäkringar ökat under de två senaste åren?

– Premieanpassningar görs löpande, och är olika för olika objekt, men är alltid baserade på den skaderiskFolksamser i sin skadedata. Exakt hur vi justerat våra premier är information vi inte delar med oss av. Tittar vi på hela försäkringsbranschen så ökade dock utbetalda ersättningar för skador inom motorfordonsförsäkringar med 12 procent 2023 jämfört med 2022 enligt Svensk Försäkring. Läs mer om det här: [Svensk Försäkring – Utbetalningar inom motorfordonsförsäkringen ökar \(svenskforsakring.se\)](https://svenskforsakring.se)

Vad beror den stora ökningen på?

– Att premier justeras, både uppåt och nedåt beror på många olika faktorer som exempelvis vem som tecknar försäkringen, hur och var man bor osv. Folksam har alltid ambitionen att vara konkurrenskraftiga och erbjuda våra kunder produkter och tjänster som de uppskattar och möter deras behov och önskemål.

Jag har gjort en undersökning och funnit att begagnade elbilar som är äldre än tre år är extremt dyra att försäkra. I många fall kostar vanliga elbilmodeller 2000-5000 kronor i månaden. Vad beror det på att begagnade elbilar är så extremt dyra att försäkra?

– Hur premierna för olika elbilar ser ut varierar kraftigt mellan olika bilmodeller. Att elbilar i genomsnitt är dyra att försäkra beror framförallt på att många elbilar är väldigt effektstarka vilket är en faktor som påverkar premienivån. Vissa elbilar har också högre reparationskostnader, delvis på grund av avancerad teknik, men också på grund av priset på reservdelar m.m. Men det är många faktorer som påverkar nivån på premien, exempelvis hur och var man bor, motoreffekt, hur långt man kör och hur många år försäkrings-tagaren haft körkort utan återkallelse. I en jämförelse av olika bilförsäkringar är det naturligtvis också viktigt att inte enbart titta på storleken på premien utan också vad som faktiskt ingår, självrisk osv.

Hur ska svenska bilägare i framtiden ha råd att köpa begagnade elbilar med så extremt höga försäkringspremier?

– Att effektstarka fordon med uppemot 500 Hk har blivit vanliga familjebilar och nu även

ökar på begagnatmarknaden är nytt i Sverige. Försäkringspremierna styrs alltid av skadekostnader, och om reparationskostnaderna går ner kommer även premien att påverkas positivt.

Nästan alla elbilar har många hästkrafter, är det verkligen korrekt att ge dem tillägg för det? (Till exempel har Sveriges mest sålda bil, Tesla Model Y Long Range 514 hästkrafter)

– Nivån på premien ska spegla risken för en skadehändelse och har du en bil med hög motoreffekt är risken rent statistiskt större för att drabbas av en kollision. Det påverkar premien.

En motsvarande dieselbil kostar i många fall mindre än hälften, har verkligen elbilar dubbelt så höga skadekostnader?

– Premierna sätts alltid utifrån beräkningsmodeller som baseras på förväntade skadekostnader.

Finns det anledning att se över premiesättningen på elbilar?

– Folksam ser ständigt över premierna och justerar nivåerna, både uppåt och nedåt. Folksams ambition är att vara konkurrenskraftiga, erbjuda produkter och tjänster som våra kunder uppskattar samt bidra till omställningen mot miljövänligare fordon. Hur premierna kommer se ut i framtiden är svårt att sia om, men vi hoppas givetvis att bilarna fortsätter att bli säkrare så att skadefrekvensen minskar. När det gäller specifikt elbilar så är det också så att ju fler elbilar som köps och körs, desto mer kunskap får vi som försäkringsbolag om exempelvis bilarnas säkerhet, reparationskostnader och körbeteenden vilket ger oss bättre insikter i vår prissättning.

Trygg-Hansa:

Hur mycket har premierna på era bilförsäkringar ökat under de två senaste åren?

Ej svar.

Vad beror den stora ökningen på?

Ej svar.

Jag har gjort en undersökning och funnit att begagnade elbilar som är äldre än tre år är extremt dyra att försäkra. I många fall kostar vanliga elbilmodeller 2000-5000 kronor i månaden. Vad beror det på att begagnade elbilar är så extremt dyra att försäkra?

– Det är svårt för oss att kommentera undersökningen eftersom att det är många faktorer som påverkar vilken premie du får för din bilförsäkring. En faktor som kan spela in i din undersökning kan vara att nyare bilar i regel omfattas av en vagnskadegaranti som gäller under bilens första tre år. Vagnskadegarantin motsvarar då den del av försäkringen som kallas för "vagnskada", som annars normalt sett ingår i försäkringsbolagens helförsäkring.

Hur ska svenska bilägare i framtiden ha råd att köpa begagnade elbilar med så extremt höga försäkringspremier?

– Inför alla bilköp är det viktigt att ta hänsyn till hela bilens ekonomi innan man tar ett beslut. Utöver kostnaden för själva köpet av bilen är det många fler kostnader som man behöver ta hänsyn till, såsom nya däck, service och försäkring. All premieberäkning som försäkringsbolagen gör bygger på historisk skadedata, det vill säga att gårdagens skador speglar dagens premier. Biltillverkarnas fortsatta teknikutveckling, att bilarna blir allt mer trafiksäkra och att vi samtidigt lär oss mer om vilka nya skadetrender som drabbas våra kunder, kommer att speglas i morgondagens premier.

Nästan alla elbilar har många hästkrafter, är det verkligen korrekt att ge dem tillägg för det? (Till exempel har Sveriges mest sålda bil, Tesla Model Y Long Range 514 hästkrafter)

– Fordonets vikt och antal hästkrafter är hos de allra flesta försäkringsbolagen grundläggande faktorer som spelar in i premiesättningen. Bilens förmåga att kunna accelerera fort och köra i höga hastigheter, oavsett drivmedel, kommer med en högre risk för skador vilket vi behöver ta hänsyn till när vi sätter premien.

En motsvarande dieselbil kostar i många fall mindre än hälften, har verkligen elbilar dubbelt så höga skadekostnader?

– Vi kan se att elbilar i vissa skadekategorier tenderar att ha fler och dyrare skador jämfört med bilar med förbränningsmotor, medan elbilar i andra skadekategorier har färre skador.

Finns det anledning att se över premiesättningen på elbilar?

– All premieberäkning som försäkringsbolagen gör bygger på historisk skadedata, det vill säga att gårdagens skador speglar dagens premier. Med det sagt är det en utmaning för oss som försäkringsbolag att spå vilka skadetyper som våra kunder kommer att mötas av i framtiden. Elbiltillverkarnas fortsatta teknikutveckling, att bilarna blir allt mer trafiksäkra och att vi samtidigt lär oss mer om vilka nya skadetrender som drabbar våra kunder, kommer att speglas i morgondagens premier.

IF

Hur mycket har premierna på era bilförsäkringar ökat under de två senaste åren?

– Inflationen har en period varit hög i Sverige och även pris för reservdelar och reparationskostnader har ökat. Premierna för bilförsäkringar har därmed också ökat.

Vad beror den stora ökningen på?

– Se föregående svar

Jag har gjort en undersökning och funnit att begagnade elbilar som är äldre än tre år är extremt dyra att försäkra. I många fall kostar vanliga elbilmodeller 2000-5000 kronor i månaden.

– Kunder som har sin elbil försäkrad hos If har signifikant lägre premier i genomsnitt än de du nämner. Då vi inte tagit del av din undersökning så kan vi inte kommentera ovanstående påstående.

Vad beror det på att begagnade elbilar är så extremt dyra att försäkra?

– Som sagt ovan ser vi inte att begagnade elbilar generellt är extremt dyra att försäkra. Snarare ser vi att skillnaden i försäkringspremie mellan en genomsnittlig fossilbil och motsvarande elbil är låg.

Hur ska svenska bilägare i framtiden ha råd att köpa begagnade elbilar med så extremt höga försäkringspremier?

– Se svar ovan.

Nästan alla elbilar har många hästkrafter, är det verkligen korrekt att ge dem tillägg för det? (Till exempel har Sveriges mest sålda bil, Tesla Model Y Long Range 514 hästkrafter)

– Vår premiesättning är baserad på historiskt skadekostnadsutfall där en mängd olika variabler analyseras för att sätta den individuella premien. Premien motsvarar den historiska skadekostnaden. Skadekostnadsutfallet analyseras kontinuerligt

En motsvarande dieselbil kostar i många fall mindre än hälften, har verkligen elbilar dubbelt så höga skadekostnader?

– Se tidigare svar

Finns det anledning att se över premiesättningen på elbilar?

– Vi jobbar kontinuerligt med vår prissättning oberoende av drivmedelstyp för att den ska vara så korrekt som möjligt utifrån förväntat skadekostnadsutfall.

Gjensidige

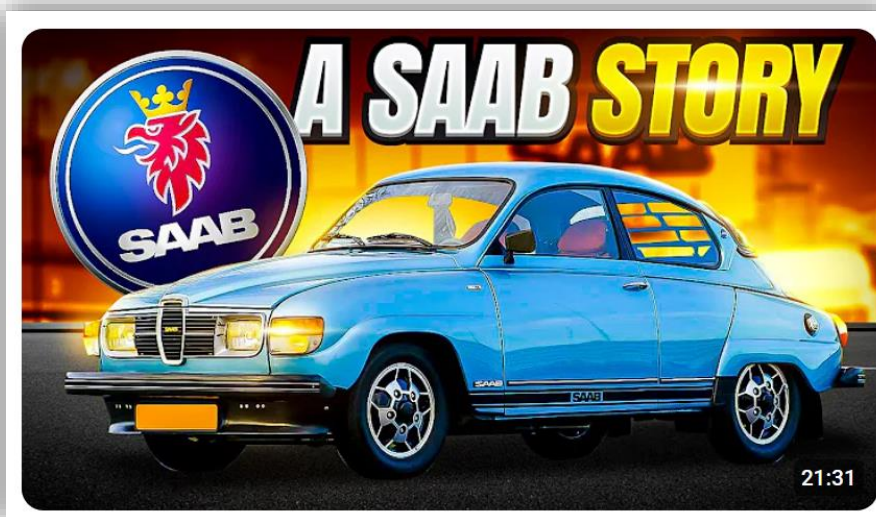
– Jag har stämt av dina frågor med vår expertis internt och vi får tyvärr passa på möjligheten att uttala oss denna gång. Anledningen är att Gjensidige i Sverige inte riktar sig mot nybilsmarknaden, utan har satsat på bra försäkringar för bilar äldre än tre år. Eftersom elbilar fram tills nu varit en liten del av begagnatmarknaden har vi inte fokuserat denna del av personbilsparken i Sverige. När många av elbilarna nu kommer ut på begagnatmarknaden kommer vi att se över vårt erbjudande, framför allt riktat till de kunder som har elbilar äldre än tre år, för att erbjuda ett attraktivt alternativ till de stora försäkringsbolagen.

Länsförsäkringar

– Som ett kundägt bolag så är vårt enda intresse att hålla premien på rätt nivå, så att den täcker risken och skadekostnaderna. Det gör vi utifrån den skadestatistik vi har att tillgå. En central del är vilken bil det är, fabrikat, modell och årsmodell eftersom det skiljer sig mellan hur mycket en bil kostar att reparera. En bil som är dyrare att köpa in kan även vara dyrare att laga. Varje bilmodell, oavsett elbil eller fossildriven bil, prissätts utifrån risk. Vi tittar löpande på hur skadekostnaderna utvecklas och gör justeringar.



15. Saabs tragiska fall En klassisk bildokumentär



FILM: <https://youtu.be/c1VZCQmBmBs>



16. Enligt Enzo Ferrari är det världens vackraste bil

Uppdaterad 25 augusti 2023 Publicerad 25 augusti 2023

Ja, det är så många kallar Jaguar E-Type. Få bilar framkallar sådana känslor som denna engelska "katt", med sin långa motorhuv, mjuka linjer och slanka midja, gör.



Världens vackraste bil enligt Enzo Ferrari.

Att denna sportbil skulle bli en av historiens mest eftertraktade bland entusiaster och placera sig i samma "division" som den klassiska Mercedes 300 SL med måsvingedörrarna, var nog inte många som trodde.

Under 50-talet var Jaguar mycket framgångsrika med en modell som kallades D-Type, en strömlinjeformad bil med en lågt placerad motor och självbärande kaross ihopskruvad med en hjälpram som bar upp motorn.

När Jaguar drog sig ur tävlandet så beslutade man sig att sälja kvarvarande bilar till huggade spekulanter efter att man modifierat modellen med ett passagerarsäte med egen dörr och större vindruta. Modellen hette XKSS och var föregångaren till E-Type.

Fabriken brann ner

Produktionen av XKSS upphörde i februari 1957 då fabriken på Browns Lane i Coventry brann ner till grunden och då hade man bara byggt 16 bilar.

När fabriken var återuppbyggd valde Jaguar att prioritera personbilar men Jaguars ägare **Sir William Lyons** kunde inte släppa tanken på att bygga attraktiva sportbilar. De framgångsrika italienarna skulle inte få hela kakan när Jaguar varit så framgångsrika med XK150 och D-Type.



Jaguar XKSS, tävlingsbilen som blev föregångaren till Jaguar E-type.

Jaguars bildesigner **Malcolm Sayer**, som egentligen var aerodynamik matematiker och ingenjör med förflutet från flygplanstillverkaren Bristol, fick i uppdrag att rita en kaross som skulle ta över rollen från XKSS.

Kravet var att den skulle följa samma mjuka linjer som D-Type men samtidigt vara så modern att den kunde ta sig an 60-talet med klassiska märken som bl.a. Aston Martin, Ferrari och Corvette.

Som en flygplansvinge

Resultatet blev återigen en självbärande kaross som hämtat sina former från flygplansvingens mjuka profil och som placerades på en fackram av stål.

Under den långa huven placerade man en 3.8 liters sexcylindrig motor som man hämtat från XK150 och som producerade 285 hk, 0-100 km/h på 7 sekunder och den för tiden hisnande toppfarten på 240 km/h. Nu skulle italienarna och jänkarna få sig en match om den exklusiva sportbilsmarknaden.

Omedelbar succé – sålde en bil i timmen

På 1961 års bilsalong i Genève presenterade Jaguar E-Type för första gången och den blev en omedelbar succé. Succén fortsatte på bilmässan i New York några veckor senare då man sålde en bil i timmen.

Väntelistan växte och ordervärdet var uppe i 11 miljoner pund redan innan man hunnit visa bilen hemma i England. En stjärna var född och framtiden skulle göra den till en ikon.

Förutom designen så var en bidragande orsak till succén det moderata priset i förhållande till prestandan.

E-Type kostade ungefär lika mycket som t.ex. Mercedes 230 SL som hade 100 hk mindre och en betydligt sämre prestanda och mindre än hälften jämfört med den enda bil som kunde konkurrera med E-Type vad gällde prestanda, Ferrari 330 GT.

Som ett exempel var priset på en 3.8 liters E-Type i mitten av 60-talet under 40.000 kr i Sverige.

1964 ersattes 3.8 liters sexan med en 4.2 liters sexa med samma effekt och 1971 fick E-Type en 5.3 liters V12:a på 272 hk.



Perfect match, en E-type Coupe i Londontrafiken.

Över 70 000 Jaguar E-Type

När produktionen upphörde 1975 så hade Jaguar producerat över 72.500 bilar, cabrioletter, coupéer och 2+2 sitsiga varianter. Man hade tagit mängder med segrar på racerbanor men den viktigaste vinsten var bilvärldens beundran och framtidens ikoniska status.

Än idag är det få bilar som väcker sådana känslor som Jaguar E-Type och det märks på den värdeökning modellen har genomgått och som ser ut att aldrig upphöra.



Hardtop på cabrioleten, men lika snygg ändå.

Älskad till och med av Enzo Ferrari

Den en gång så prisvärda sportbilen har blivit en av bilvärldens mest värdefulla investeringar som lockar spekulanter över hela världen som älskar designen, för visst är den vacker?

Även **Enzo Ferrari** tyckte att det var världens vackraste bil och det vill inte säga lite.



Håkan Nilsson

Håkan Nilsson (1959-2021) var en av Sveriges mest erfarna motorskribenter.



17. Buick Skylark 1953



Buick visade först upp Skylark som en General Motors Motorama showbil 1952, och det var i huvudsak en fabriksbyggd "sportcustom" baserad på Roadmaster Convertible-plattformen. Vindrutan höggs fyra tum, bälteslinjen skars ner och skårades vid bakskärmens linje och bakhjulens utskärningar rundades och höjdes för att matcha dem i framskärmarna - alla tekniker som användes av Kaliforniens customizers under samma period. Noterbart är att styllingen saknade Buicks kännetecknande "ventiports" på framskärmarna, vilket gav den ett rent och sportigt utseende som hjälpte den att skilja sig från resten av linjen.





En produktionsversion av Skylark introducerades året därpå tillsammans med Cadillac Eldorado och Oldsmobile Fiesta, där varje toppmodell i begränsad produktion representerade det allra bästa av erans stil och lyx. Dessa tre anmärkningsvärda cabrioletter för lyxsport i begränsad produktion kallas ibland för "Triple Crown" i 1953 års GM-sortiment. För att fira Buicks 50-årsjubileum var Skylark i huvudsak en handbyggd bil anpassad för varje ny ägare, med en prislapp på 5 000 dollar som hjälpte till att begränsa försäljningen till bara 1 690 enheter. Den introducerade också märkets första moderna V-8 med toppventiler, även kallad "Nailhead", som kunde producera 188 hk och 300 pundfot vridmoment.

Medan namnet Skylark skulle fortsätta som en modell i begränsad produktion för 1954 och skulle dyka upp i Buicks hierarki i årtionden, anses 1953 års modell allmänt vara den mest önskvärda av samlare, och närmar sig ikonisk status för fans av 50-talets American Iron.

En viktig medlem av den förebådade "Triple Crown" av Harley Earl-stilade General Motors 1953 cabrioletter, denna Skylark cabriolet är ett fantastiskt exempel på vad många anser vara Earls finaste produktion cabrioletdesign. Bilen presenterades i sin ursprungliga fabriksfärgkombination av Majestic White med en kontrasterande tunt veckad röd med vita sömmar och vit läderinredning, och restaurerades för ganska länge sedan, men är fortfarande i utmärkt skick idag tack vare år av uppmärksam vård. Den attraktiva interiören har också den fabrikskorrekta Di-Noc-mönstrade metallinstrumentbrädan som rymmer ett vackert designat runt hastighetsmätarkluster, mätare, klocka och snygga kromvred med en tryckknappsradio och ett stort ribbat högtalargaller i mitten. En kontrasterande svart sufflett i tyg ger en elegant kombination.



Karossen bär slät och blank lack som framhävs av glänsande krom och blanka lacker, som har åldrats graciöst sedan restaureringen slutfördes. Motorrummet är detaljerat med rätt lackering, klämmor, selar och dekaler som visas på rätt ställen. Denna eleganta Skylark kompletteras av en uppsättning korrekta Kelsey-Hayes fyrtioekrade trådhjul insvepta i korrekta breda whitewall-däck. En kontinental reservdel baktill på bilen visar upp ytterligare ett av de fantastiska trådhjulen.

Sällsynt, top-of-the-line och snygg, denna Buick Skylark från 1953 är en fröjd för ögat. Med den legendariska och kraftfulla "Nailhead" V-8:an och den smidiga Dynaflo-automatlådan är denna Buick också ett nöje att använda. Den fint mildrade restaureringen gör den idealisk för turnéer, bilsammankomster och klubbevenemang, denna Skylark är ett underbart exempel på en av de mest eftertraktade Buicks som någonsin producerats och skulle göra ett spännande tillskott till vilken samling som helst.



Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs
\$ 79,500

18. Linus och Linus!

Publicerad 2024-04-29 10:39 Text Mattias Persson

Den ene stod på pallen i INDYCAR för första gången. Den andre kan mycket väl vara på väg dit. Heter man "Linus" var det här en riktigt bra racehelg.



Linus Lundqvist kan stryka ännu en milstolpe från att göra-listan. I söndagens race på Barber Motorsports Park tog han sig via effektiv strategi (mer om det senare) upp på INDYCAR-pallen för första gången i karriären, tätt följd av Felix Rosenqvist under en fin svenskdag i Alabama.

Och inte bara där.

På Silverstone i England tändes kanske nästa stjärna. Linus Granfors dominerade totalt i GB4-mästerskapet, en av instegsklasserna i brittisk formelbilsracing, och vann båda de två race som kördes. Eskilstuna-grabben leder nu sammandraget efter tre raka segrar under inledningen av säsongen.

Linus går i Linus fotspår. Den numera världsetablerade Lundqvist började en gång i tiden sin karriär på den svenska formelbilscenen, där han tog hem vårt nationella mästerskap Formula Nordic i förkrossande stil 2016. Därefter styrde han vidare till England och Formel 4 för att där lägga grunden till sin internationella karriär.

Linus Granfors gör nu precis samma resa. Förra året vann han 13 race i rad på sin väg mot den mest överlägsna Formula Nordic-titeln vi sett i mästerskapets historia. Från och med i år återfinns han i England där han alltså lämnat resten av fältet bakom sig från start. Trots att han missade nästan hela försäsongen.

Under helgen fick vi också bevittna en annan omtalad svensk, Joel Bergström, i premiären för det närbesläktade brittiska Formel 4-mästerskapet på Donington Park. Dessvärre blev det en riktigt tung premiär för Piteå-sonen med 17:e respektive 13:e plats i de två race som kördes. I brittiska F4 finns för övrigt även Dubai-svensken August Raber med i fältet – hans bästa resultat i helgen blev en 21:a plats.



Från P19 till P3 – Linus Lundqvists osannolika väg till pallen

Borta i Alabama kan vi konstatera att Linus Lundqvist gjorde en stark comeback i helgens race. I vanlig ordning när det gäller IndyCar kan det vara svårt att hänga med i den myriad av parallella strategier som utspelar sig under racen, och jag har redan fått en mängd meddelanden på temat "hur gick det där till?" Låt oss därför ta en snabb titt på de faktorer som faktiskt gjorde Linus Lundqvists första podium, en tredjeplats bakom Penske-förarna Scott McLaughlin och Will Power, möjlig.

Efter ett tufft kval tvingades han inleda loppet på 19:e plats, bredvid Marcus Ericsson som också han slogs ut i den första kvalrundan. Genom en kombination av opportunistisk körning och visst taktiskt medflyt kunde Lundqvist dock komma tillbaka in i matchen på ett förträffligt sätt.

En av nycklarna till pallplatsen kom redan på varv sju, då Lundqvist gick i depå i samband med en tidig gulflagg. Därmed kunde han göra sig av med de hårda, svarta däckerna i ett tidigt skede av loppet och genomföra resten av racet på den betydligt bättre, mjuka gummblandningen. Eftersom han slogs ut redan i den första kvalomgången hade han dessutom en extra uppsättning sprillans nya mjuka däck att spela med under racet och bygga sin strategi kring.

Depåstoppet på varv sju låste tidigt in Lundqvist på en solklar trestoppsstrategi. Det innebär att han kunde köra fullt ös hela racet, utan att – till skillnad från tvåstopparna - behöva spara något bränsle. Den strategin gav jackpot när en gulflagg på varv 56 tvingade in två-stopparna, däribland Felix Rosenqvist och Alex Palou, i depå fem-sex varv tidigare än planerat. Det gav i sin tur en alldeles för lång sista stint fram till målflagg på varv 90, vilket tvingade dem att slå av drastiskt på tempot för att komma i mål på sista tanken. Även Marcus Ericsson hamnade i samma sits, även om han aldrig riktigt figurerade i det här raceet ändå. Ericsson slutade på 18:e plats.

MOTORNYTT

Lundqvist hade vid det här laget jobbat sig allt närmare täten via en fin stint på använda mjuka däck i mitten av racet. Efter sitt sista stopp på varv 70 kunde han enkelt köra ikapp de skadeskjutna tvåstopparna framför sig och passera såväl Rosenqvist som Palou – och INDYCAR-karriärens första pallplats var ett faktum.

Vi säger grattis Linus – och grattis Linus.



Mattias Persson



Roger Warolin