



Wiesmann Thunderball

- 1. Renault presenterar laddhybriden Rafale**
- 2. Porsche 911 får hybriddrift och betydligt mer effekt**
- 3. Test av uppdaterad Mercedes EQB**
- 4. Ryssland väcker liv i Volga med kinesiska bilsbilar**
- 5. Toyotas nya hybridmotor utmanar elbilarna**
- 6. Nissan väljer gigacasting för att bygga billigare elbilar**
- 7. Österrike kan bli bas för tillverkning av kinesiska elbilar**
- 8. Tesla minskar tillverkningen**
- 9. Stor ändring för Volvohandlarna**
- 10. Raset för Polestar-topparna**
- 11. Polestar-topp om kaoset**
- 12. AM-körkortet får nu ett års provotid**
- 13. Monster-Volvo med 400 hk**
- 14. Wiesmann Project Thunderball**
- 15. Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats**
- 16. Chrysler d'Elegance av Ghia**

Teknikens Värld

1. Renault presenterar laddhybriden Rafale

Publicerad 26 maj 2024 kl 12.47

Renault ger mer information om kommande laddhybriden Rafale, som blev officiell förra sommaren. Den ska kunna köras tio mil på bara el och kommer med fyrhjulsdrift.



Renault Rafale blir en fyrhjulsdreven laddhybrid med 300 hästkrafter.

För snart ett år sedan [offentliggjordes en ny suv-modell från Renault](#), ännu en suv som inte ska vara helt eldriven. Det vi fick veta då var att den ska lanseras våren 2024 (vilken snart har passerat) och att den först skulle komma som hybrid – och senare som laddhybrid. Nu har [Renault](#) presenterat ny information om modellen.

I pressmeddelandet står ingenting om en hybrid, så kallad fullhybrid på Renault-språk, utan enbart den fyrhjulsdrivna laddhybriden. [Renault Rafale E-Tech 4x4 300 hk](#) heter den. Och nu har man också skjutit upp på lanseringen, eftersom våren som sagt snart har passerat, så är man sugen på denna laddhybrid får man vänta till "senare delen av 2024".

Som namnet avslöjar är det 300 hästkrafter i Rafale, och dessa från en kombination av en förbränningsmotor och hela tre elmotorer. Den gör 0–100 kilometer i timmen på 6,4 sekunder och har en bränsleförbrukning på 0,07 liter per mil vid fulladdat batteri och 0,58 med tomt batteri, enligt Renault.

Batteriet är på 22 kilowattimmar och ska räcka till tio mils körning på bara el, enligt WLTP. Mer specifikationer och priser presenteras i höst vid lansering.



Sanne Hansen

2. Porsche 911 får hybriddrift och betydligt mer effekt

Publicerad 2024-05-28 kl 17:15 (uppdaterad 2024-05-28 kl 17:29)

Text Erik Söderholm

Porsche har visat en uppdaterad version av den klassiska 911-modellen. Största nyheten är att den för första gången får hybriddrift – men utsläppsminskningen är marginell.



Porsche har för första gången lanserat en version av den klassiska 911-modellen med hybriddrift. Drivlinan kallas T-Hybrid och innebär att boxersexan på 3,6 liter i 911 GTS kombineras med eldrift.

Bensinmotorn går samtidigt från dubbla turbo i den tidigare modellen till singelturbo och hybriddelen i bilen består av en elmotor på 54 hk och ett batteri på 1,9 kWh. Totalt har bilen 541 hk och 610 Nm.

Till skillnad från många andra hybridmodeller kan 911 GTS inte köras på enbart eldrift, utan hybridsystemet används för att förbättra responsen och prestandan i bensinmotorn. Viktökningen jämfört med den tidigare versionen är drygt 50 kilo.

Även om effekten ökar med hela 60 hästkrafter är minskningen av förbrukning och utsläpp marginell. Siffran för koldioxidutsläpp enligt WLTP-körcykeln går från 244 till 239 g/km vilket gör att 911 GTS-köparna kan förvänta sig en förhöjd fordonsskatt på minst 20 700 kronor om året under de första tre åren.

Prislappen för Porsche 911 GTS börjar på 1 790 000 kronor innan köparen börjat kryssa i tillvalslistan.



I nuläget är det enbart 911 GTS och 911 Carrera som uppdateras, och det är bara GTS som får hybriddrift. Framöver ska även resten av 911-utbudet ansiktslyftas.



Hjärtat i GTS-drivlinan är Porsches boxersexa på 3,6 liter. Manuell låda finns inte.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Porsche Taycan blir kvickare – men inte kvick nog



Porsche visar ny Panamera – men skrotar kombi



Porsche nobbar egna mjukvaran



”Vi ska inte bygga discokolor eller Cybertrucks”



3. Test: Uppdaterad Mercedes EQB – en av (våldigt) få elbilar med 7 säten

Av redaktören bytbil.com 2024-05-27 Text & foto Simon Hallenslev

Letar du efter en elbil med sju säten? Då är dina alternativ begränsade! Som tur är finns Mercedes EQB, som med ett facelift för 2024 är ett riktigt bra val.



Det finns inte många alternativ om du letar efter en elbil med sju säten – om du inte är villig att kompromissa med både stil och kvalitet. Det kan göras med en undermotoriserad elskåpbil som Combo-e, [Zafira-e](#), [e-Rifter](#), e-Traveller, [Proace](#) eller Proace City Electric, som alla bygger på samma äldre plattform.

Vill du ha något lite finare och trevligare finns Mercedes EQB – och inte så många andra. Det låter förstås som att det kan bli en dyr affär, men det är faktiskt inte så farligt. Det är en bra bil som kommer med ett fräscht facelift för 2024. Vi testar Mercedes EQB 350 4Matic.

Vilken uppdatering?

Det krävs en Mercedes-kännare med skarpa ögon för att upptäcka det senaste faceliftet på [Mercedes EQB](#). Här finns (aningen) uppdaterade stötfångare, nya LED-strålkastare fram och bak samt ett galler som nu pryds av många små Mercedes-stjärnor istället för en tråkig blanksvart yta.

I kupén är uppdateringen både plus och minus. Plus är att man får den senaste versionen av det underbara MBUX-systemet för de två 10,25” skärmarna, och man har ersatt den meningslösa touchpanelen i mittkonsolen med ett förvaringsutrymme. Minus ligger i raten som är fylld med många oanvändbara touch-knappar.

Kupéuppdateringen bjuder på nya mörkgrå dekorlistor som har bättre kvalitetskänsla och är diskret bakgrundsbelysta med ett stjärnmönster. Detta finns både i dörrpanelerna och instrumentpanelen och drar till en ordentlig uppgradering av den upplevda kvaliteten. Särskilt om man jämför med [GLB](#), som fortfarande har billiga plastpaneler.



Tekniska förbättringar

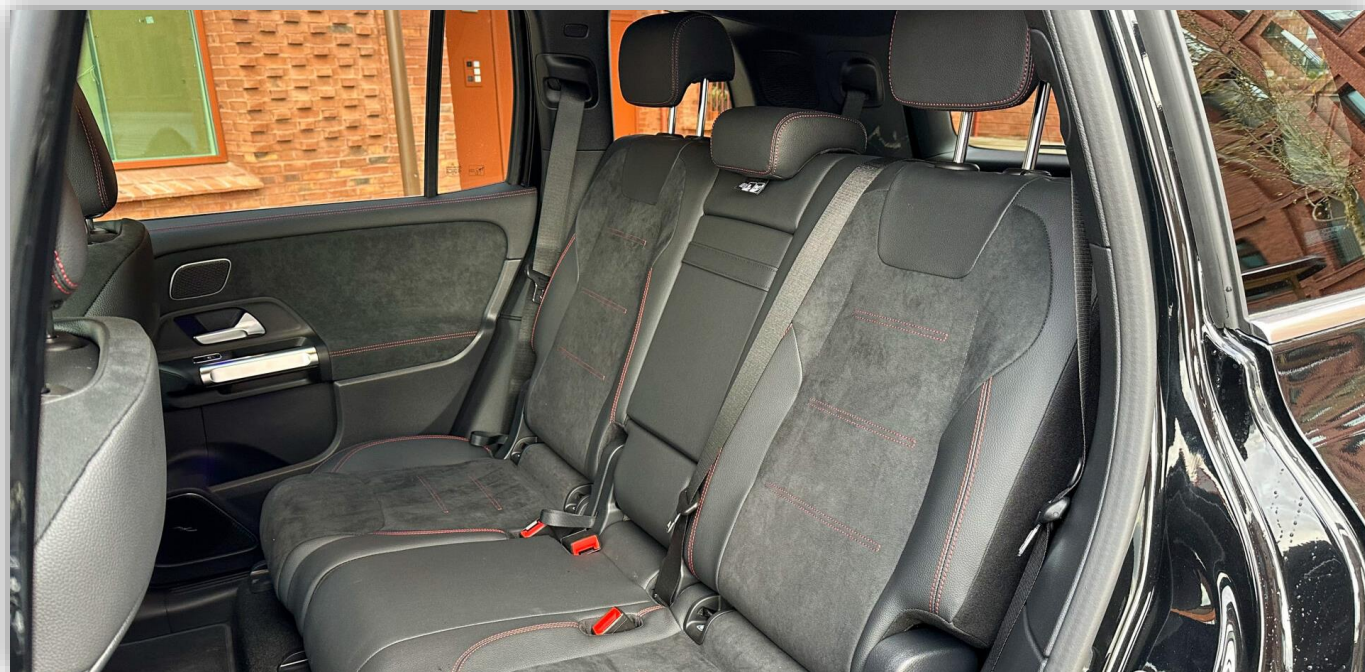
Även rent tekniskt har det gjorts förbättringar, som dock huvudsakligen gäller Mercedes EQB 250+ med framhjulsdraft. Den har fått ett nytt batteri på 70,5 kWh, som ger 50 km mer i räckvidd, totalt 520 km på en laddning. Mercedes EQB 350 4Matic, som vi testar, har samma 66,5 kWh batteri som tidigare med en blygsam ökning på 21 km i räckvidd, totalt 442 km på en laddning.

Som ett tekniskt tillägg finns EQB nu också med dragkrok. Den framhjulsdrivna EQB 250+ har en maximal dragvikt på 1 400 kg, medan den fyrhjulsdrivna EQB 350 4Matic kan dra 1 700 kg. För båda modellerna finns dragkroken endast tillgänglig om du väljer en EQB med fem säten.

Konkurrens

Apropå fem säten. Det finns en uppsjö av elektriska SUV:ar som tävlar om att vara mest relevant för de kräsna köparna. Men lägger man till ett enkelt krav som sju säten, minskar utbudet drastiskt. De sju sätena måste köpas till som extrautrustning. De tar plats av det totala bagageutrymmet och förhindrar, som nämnt, möjligheten till dragkrok. Den tredje sätesraden kan dessutom inte rekommenderas för personer över 1,60 meter. Trots det är detta ett starkt konkurrensmedel, eftersom konkurrenterna inte kan trolla fram en extra sätesrad även om Tesla har lovat detta till Model Y under en längre tid nu.

När det gäller praktiska egenskaper i allmänhet får Mercedes EQB höga poäng, även om man väljer bort den tredje sätesraden. Här finns mer plats än i konkurrenter som Audi Q4 e-tron och BMW iX3. Det är högt till taket på första och andra sätesraden, och sittpositionen är justerbar på båda. Tillsammans med de justerbara baksätena säkerställer golvhöjden också en hög komfortnivå för baksätespassagerarna. Den är nämligen inte markant förhöjd jämfört med förbränningsversionen GLB, vilket gör att man sitter riktigt bra även under längre sträckor.



Bekväm bil men ansträngd räckvidd

Testbilen är utrustad med justerbar fjädring som extrautrustning tillsammans med 20" aluminiumfälgar, som fungerar mycket bra tillsammans. Om vi jämför med Mercedes-Benz GLB framstår EQB här bättre avstämd samt lugnare och mer komfortabel.

Styrningen är lätt och precis, och detsamma kan sägas om körupplevelsen som helhet. Här finns en lättkörd och komfortabel elbil som rymmer hela familjen. Kupén upplevs också som tyst, där det först vid motorvägshastigheter hörs lite vindljud kring sidospeglarna. Sådana hastigheter tar dock hårdare på räckvidden än på ljudnivån. Även i mildt och soligt vårväder måste man vid 110 km/h dra av minst 100 km från räckvidden på 442 km och ännu mer om hastigheten ökar. Det märks av när den totala räckvidden på pappret inte är högre än den är.

Här bör man överväga om fyrhjulsdriften och de 100 extra hästkrafterna är värda merpriset för EQB 350 4Matic. Den maximala dragvikten är 300 kg högre än för EQB 250+, medan accelerationen är nästan två sekunder snabbare från 0 till 100 km/h. Däremot är batteriet större och räckvidden 82 km längre till lägre pris, vilket enligt min mening väger tyngre.





Framtida konkurrens

Med Mercedes EQB får man en riktigt bra elbil, och om det är med sju säten är det en av de bästa (eftersom konkurrensen nästan inte existerar). Det finns Kia EV9, som är större och lyxigare, men också dyrare med ett startpris på 807 900 kr. Mercedes EQB 250+ börjar på 559 000 kr. Det finns också en kinesisk konkurrent i Hongqi E-HS9, som likaså är större och börjar från 799 000 kr men som också har en nackdel i form av högre förbrukning och föråldrad teknologi i kupén. Här föredrar jag fortfarande EQB.

Väljer man rätt variant, EQB 250+ för 559 000 kr, får man mycket Mercedes för pengarna, även om en Mercedes aldrig är en direkt billig bil. Man får ett panoramaglastak, justerbara baksäten, backkamera, ambientebelysning och liknande standardutrustning, medan ytterligare lyxutrustning snabbt blir kostsamt.

Som världen ser ut idag är den uppdaterade Mercedes EQB inte bara ett bra val av elbil med sju säten, utan också ett av de få där det över huvud taget erbjuds. När den framtida konkurrensen kommer, som omfattar bilar som Peugeot E-5008 samt en lång version av VW ID.Buzz, blir det genast svårare för EQB.

Mercedes-EQ EQB 350 4Matic

Motor: Två elmotorer

Effekt: 292 hk/520 Nm

0-100 km/h: 6,2 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Förbrukning: 17,2 kWh/100 km

Batterikapacitet: 66,5 kWh

Räckvidd: 442 kilometer

Laddhastighet: 100 kW

Mått (L/B/H): 468/183/167 cm

Vikt: 2 090 kg

Bagageutrymme: 495-1 710 liter

Pris: EQB finns från 559 000 kr

4. Ryssland väcker liv i Volga med kinesiska bensinbilar

Publicerad 2024-05-27 kl 18:15 Text Erik Söderholm

Det insomnade bilmärket Volga ska återupplivas – med bilar som utvecklats i Kina.



Volgas nya modeller ska byggas i Ryssland.

Ryssland ska väcka liv i ett av landets insomnade bilmärken, nämligen Volga som länge användes som transportmedel för politiker och byråkrater, och även som taxibilar.

Volga grundades på 1950-talet men lades ned av svensken Bo Andersson, som då var chef för den ryska GAZ-koncernen, för 14 år sedan. Vid det laget byggde Volga en modifierad version av Chrysler Sebring.

Nu är det alltså dags att återuppliva märket och den här gången ska de tre modellerna som nyligen presenterats baseras på bilar från kinesiska koncernen Changan.

Utbudet består av en sedanmodell och två suvar som alla använder en bensinmotor på 1,5 liter. Någon eldriven version verkar inte finnas med i lanseringsplanerna. Grillen på bilarna har gjorts om för att knyta an till Volgas historik.

Den totala investeringen i ”nya Volga” ligger enligt ryska medier på över sju miljarder kronor. Bilarna ska byggas i Ryssland med en viss andel ryska komponenter.

Nästan alla stora biltillverkare har lämnat den ryska marknaden vilket gjort att försäljningen av kinesiska bilar **ökat kraftigt**. Över nio av tio bilar som registrerades i april kom från Kina, enligt ryska siffror.



Erik Söderholm

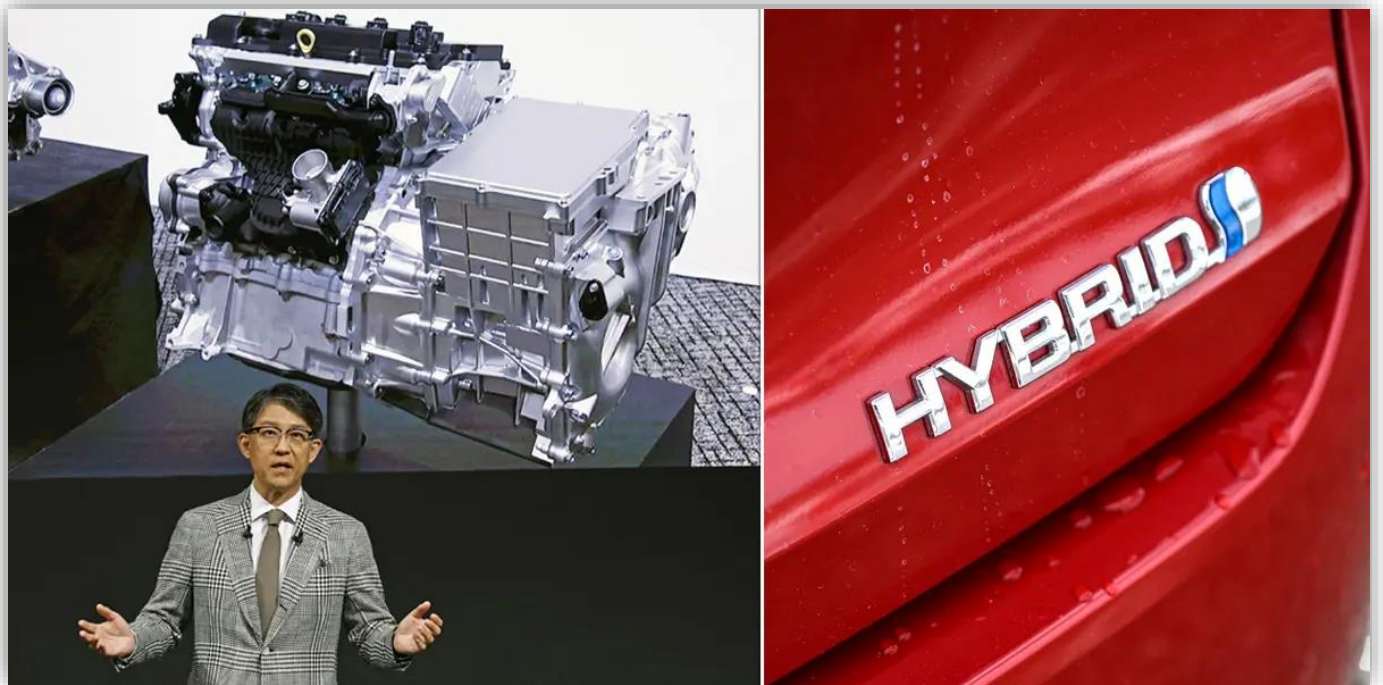


5. Toyotas nya hybridmotor utmanar elbilarna

Uppdaterad: 28 maj 2024

Publicerad: 28 maj 2024

Världens största biltillverkare Toyota har visat upp prototyper på en hybridmotor som klarar av att drivas på vätgas, såväl som bensin och andra bränslen.



Toyotas vd Koji Sato vill satsa på hybrider och "uppfinna förbränningsmotorn på nytt".

Med det tar bolaget ytterligare ett steg i sin utmaning mot elbilarna och den framtida värld som elbilstillverkarna föreställer sig utan förbränningsmotorer. Så kommer det inte bli, tror Toyota som satsar på en "flervägsstrategi", med en blandning av hybrider, vätgasbränsleceller, förbränningsmotorer samt elbilar med batteri.

"För att bli koldioxidneutrala är det viktigaste att minska utsläppen", sa Toyotas vd **Koji Sato** vid en gemensam genomgång med vd:arna för Mazda och Subaru på tisdagen [enligt Bloomberg](#).

"Vad vi behöver är en motor som effektivt kan använda olika typer av bränsle."

Tror på utvecklad hybridmotor

Alliansen mellan Toyota, Mazda och Subaru ser allt mer ut som den största utmanaren mot elbilarna som tagit allt större marknadsandelar på senare år. Toyota har länge fått kritik för att de varit långsamma i utvecklingen mot elbilar, men robust försäljning av hybridbilar visar att det kan ligga något i bolagets vision om att behålla förbränningsmotorn.

Det kommer dock inte vara samma typ av förbränningsmotor som i dag. Förutom att kunna hantera flera olika sorters bränsle så förutspår Toyota en mer effektiv hybridmotor, som dessutom blir mindre och anpassad för att kunna användas på samma grundplattfor-
mar som elbilar tillverkas på.

“Motorn kan inte överleva i sin nuvarande form. Den måste förändras”, säger Toyotas vd Koji Sato.

“Handlar om genomförbarhet”

Bolaget gör en storsatsning på att plocka fram alternativa koldioxidneutrala bränslen i Japan till 2030, tillsammans med bland andra petroleumbolaget Idemitsu Kosan, Mitsubishi Heavy Industries och oljeraffinaderiet Eneos.

Toyotas strategi innehåller dock också en rejäl satsning på elbilar, vd:n har lovat 1,5 miljoner producerade elbilar per år till 2026 och 3,5 miljoner till 2030. Alliansen mellan Toyota, Mazda och Subaru tänker inte låsa sig vid ett enda alternativ.

“Det handlar mer om genomförbarhet, om det är ekonomiskt vettigt”, sa **Tetsuo Fujiniki**, Subarus CTO enligt Bloomberg.



Läs även: [Hybridbilens comeback: “Skyldig Toyota en ursäkt”](#)



Läs även: [Priskriget på elbilar fortsätter](#)



Daniel Jacobs



6. Nissan väljer gigacasting för att bygga billigare elbilar

Posted by Kristofer Rask maj 28, 2024

Tesla gör det, Volvo har börjat göra det och Toyota ska göra det.



Nu ansluter sig också Nissan till de biltillverkare som ska börja pressgjuta allt större delar av sina bilar i stora pressar, en teknik som kallas för *gigacasting* eller på svenska megagjutningar. Det för att snabba upp produktionstiden och pressa priserna.

Nissan räknar med att kunna sänka tillverkningskostnaderna för sina nästa generationen elbilar med 10 procent genom den nya metoden. Dessutom kommer man minska vikten på komponenter med 20 procent heter det.

– Till slut bestämde vi oss för att använda en 6 000 ton gigacastingmaskin för att tillverka den bakre karoskonstruktionen på bilar med aluminiumgjutning, berättar Hideyuki Sakamoto, chef för tillverkning på Nissan i en presentation om jakten på att göra elbilar med överkomliga.

Idag består det bakre underredet av upp till 100 enskilda delar som måste monteras samman i en kostsam och omfattande process. Genom att gjuta dessa i en enda del sparar biltillverkaren både tid och pengar.

Pressarna använder sig av ett tryck på hela 6000 ton. Det är mindre än Teslas pressar med ett tryck på 9000 ton från Italienska Idra och mindre än de pressar som Volvo Cars har installerat i Torslanda med en **låskraft på 8400 ton**. Toyotas pressar har dock bara en låskraft på 4000 ton.



7. Österrike kan bli bas för tillverkning av kinesiska elbilar

Posted by Kristofer Rask maj 27 kl 2024

Österrikiska Magna Steyr var länge känt för sin tillverkning av Mercedes G-Klass men är idag en stor kontraktstillverkare som bygger bilar på uppdrag av många bilföretag. Bland annat var det Magna Steyr som byggde elbilen Fisker Ocean.



Arcfox Kaola.

I samband med sin kvartalsrapportering berättade Magna Steyr att allt fler kinesiska biltillverkare har uppvaktat företaget i jakten på en lokal produktionspartner i Europa. Det som ett svar på EU:s tilltänkta handelstullar på elbilar från Kina.

– Under de senaste 12 månaderna har vi sett mycket stark aktivitet från alla kinesiska biltillverkare som kontaktar oss och som vill och behöver lokalisera sin produktion, berättar Roland Prettner, VD för Magna Steyr.

Prettner berättar att förfrågningarna har ökat sedan EU:s utredning om handelstullar. Att använda en kontraktstillverkare kan också vara ett första steg i att sedan etablera en egen bilfabrik inom Europa.

– Kinesiska biltillverkare testar med olika distributörer om vad de tror att volymerna på deras fordon i Europa kan vara, förklarar Roland Prettner.

Magna Steyr tillverkar idag också elbilar i Kina åt BAIC Group genom ett joint venture. Den fabriken har kapacitet att tillverka upp till 180 000 fordon per år och producerar idag ArcFox-serien av elbilar.



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.](#)

8. Tesla minskar tillverkning med 20%

Av Maths Nilsson 26 maj 2024 kl 05:53

Tesla drar ner på tillverkning i sin största fabrik, visar nya data. Tillverkningen av världens mest sålda bilmodell Tesla Model Y minskas med 20 procent.



Tesla möter allt hårdare konkurrens samtidigt som tillväxten för elbilar är svagare. Det har fått företaget att dra ner på tillverkningen i sin största fabrik, [enligt Reuters](#). Uppgifterna talar om en 20-procentig minskning av Model Y i Giga Shanghai. Produktionen av Model Y i mars och april var 49 498 respektive 36 610 enheter, en minskning med 17,7 procent och 33 procent på årsbasis, enligt data från China Association of Automobile Manufacturers (CAAM).

Det finns ännu inga uppgifter om fabrikerna i USA och Tyskland har sänkt sin produktion. Giga Shanghai är Teslas största fabrik och har en kapacitet på över 950 000 bilar per år. Konkurrensen i Kina är extra tuff med en mängd nya elbilmärken och stora rabatter. Enligt Reuters siktar Tesla ända på att sälja mellan 600 000 och 700 000 bilar i landet under 2024.

LÄS MER:

- [Teslas knock i Tyskland: Model Y mest sålda bilmodellen](#)
- [Bygger klart en ny Tesla – var 33:e sekund](#)
- [Priskriget i Kina trappas upp: Ny stor sänkning av Tesla](#)
- [Elbilar ökar i EU igen – men Tesla mot strömmen](#)
- [Så otroligt snabbt tillverkas en ny Tesla Model Y](#)
- [Trendbrottet: Inatt höjde Tesla priserna på två modeller](#)

9. Volvo backar – stor ändring för Volvohandlarna

Av Maths Nilsson 28 maj 2024 kl 05:37

Volvo Cars backar och kommer inte att införa en renodlad agentmodell med fasta priser på bilar hos Volvohandlare i Sverige. Istället blir det en kompromiss där till prutning och lokala erbjudanden hos Volvohandlarna finns kvar, kan Carup avslöja. – Vi har valt att implementera en kombination av agent- och wholesaleavtal, säger Magnus Holst, PR-chef på Volvo Cars Sverige till Carup.



Planen var att Volvo Cars i år skulle byta modell för sina handlare i Sverige. Alla Volvohandlare skulle få en så kallad agentmodell. Det skulle innebära fasta priser på bilarna där det inte går att pruta. Handlarna skulle inte ha ägt bilarna, utan istället förmedlat dem åt Volvo Cars, eller bara levererat bilar som Volvo själva sålt på nätet.

Men nu backar Volvo och gör en viktig ändring för Volvohandlarna och bilköparna. Bland de första att teckna det nya avtalet är Bilja. Istället för en renodlad agentmodell blir det ett ändrat avtal som enligt Volvo Cars är en "kombination agentmodell och wholesalemmodell". På begriplig svenska innebär det såvitt Carup kunnat utröna att Volvohandlarna både förmedlar bilar som Volvo äger och köper in bilar i partier som handlarna själva säljer vidare. En konsekvens är också att prutning blir kvar.

Volvo väljer att inte införa en renodlad agentmodell. Istället blir det en kompromiss.

– Vi har valt att implementera en kombination av agent- och wholesaleavtal. Detta ser vi ger oss den bästa möjligheten att möta våra kunder när och där de vill, för att erbjuda den bästa kundupplevelsen. Det är kundernas efterfrågan som kommer att avgöra vad som säljs direkt eller via Volvohandlare. Modellen innebär att handlarna fortfarande kommer att ha viss flexibilitet gällande priser, säger Magnus Holst, PR-chef på Volvo Cars Sweden.



Bilia med vd Per Avander har 18 återförsäljare runt om i Sverige. Bilköparna ska inte märka någon skillnad mot idag med det nya partneravtalet.

Enligt Volvo Cars ska inte bilköparna märka någon större skillnad. Tidigare har handlarna ägt bilen du har köpt i bilhallen, men nu verkar det kunna skilja sig från bil till bil. Bilia är bland de första att teckna avtalet, men Volvo bekräftar för Carup att det nya avtalet kommer att gälla alla Volvohandlare i Sverige.

– De nuvarande återförsäljaravtalen för Volvo i Sverige är mer än 10 år gamla. Det har så klart skett en mängd förbättringar och anpassningar i de nya avtalen som bättre speglar nuvarande kundbehov och krav. Detaljer håller vi mellan oss och våra partners och de nya avtalen kommer att gälla för alla Volvohandlare i Sverige. Det är vår förhoppning att våra kunder inte ska märka från en dag till en annan att vi förnyar avtal med våra partners, utan känner oss trygga i att detta kommer att leda till en kontinuerligt förbättrad kundupplevelse.

Bilia med vd Per Avander har 18 återförsäljare runt om i Sverige. Bilköparna ska inte märka någon skillnad mot idag med det nya partneravtalet.

En av de första handlarna att teckna Volvo Cars Sveriges nya avtal är Bilia som har 18 Volvoåterförsäljare runt om i Sverige. Det nya avtalet träder i kraft från den 1 september 2024. För bilköparna ska det inte bli några direkta och märkbara skillnader, enligt Bilia.

– Vi kommer framemot att ha ett kombinerat agent- och wholesaleavtal som säkrar att Volvo Car Sverige, nu och framåt i tiden, kan möta kunder på det sätt de önskar tillsammans med bland annat Bilia i Sverige, säger Carl Fredrik Ewetz, chef för investerarrelationer hos Bilia AB.

Hur påverkas Bilias marginaler på nybilsaffären i Sverige?

– Vi kommenterar inte detaljer i avtal då det är konfidentiellt, men vi räknar inte med några större förändringar från idag. Vår ingång är att ett närmare samarbete kommer att leda till något bra för alla parter – våra gemensamma kunder, Bilia och Volvo Car Sverige, säger Carl-Fredrik Ewetz.

LÄS MER:



Volvohandlare öppnar för att sälja Polestars bilar



Slutprutat på Volvobilar i Sverige – inför fasta priser



Volvo: Därför kan handlarna ge lägre priser än vid nätköp



Slutprutat hos VW, Audi och Skoda – handlare blir agenter

Volvo EX30 säljs med jätterabatt – nätköpare blir blåsta

Polestar öppnar för att börja sälja bilar hos Volvo



Maths Nilsson

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

10. Raset för Polestar-topparna – förmögenhet borta

Av Maths Nilsson 26 maj 2024 kl 08:29

Besvikna och ruinerade aktieägare till Polestar vädrar sitt missnöje i nätforum efter att 275 miljarder kronor har gått upp i rök på mindre än två år. – Jag kommer förmodligen att förlora runt 50 000 dollar på detta. Helt enkelt den sämsta investeringen jag någonsin gjort, skriver en sparare på Reddit. Men ännu större är smällen för Polestars ledning – ordförande Håkan Samuelsson har tappat 102 miljoner kronor och vd Thomas Ingenlath 58 miljoner.



Många småsparare är besvikna sedan elbilmärket Polestar gått ner 43 procent på fem dagar efter beskedet att bolaget riskerar att kastas ut från Nasdaq på grund av brister. I Sverige ägde omkring 20 000 småsparare aktier redan innan Volvo Cars utdelning. Därefter har bolaget fått 100 000-tals nya ägare efter att Volvo Cars delat ut 62 procent av sitt hälftenägarande i Polestar. Många av dem har **inte kunnat sälja av sina aktier då de inte fått sina svenska depåbevis konverterade**.

Illskan bland ägare är stor i nätforum efter att aktien tappat 94 procent sedan toppnoteringen sommaren 2022 då Polestar gick in på Nasdaq via en Spac-affär. Nedgången under 2024 är 65 procent. Många sparare trodde på Polestars löften i prospektet om att sälja 225.000 bilar under 2024, men första kvartalet i år har det bara blivit 7200 bilar. Det senaste löftet är en femdubblad försäljning nästa år till 155 000-165 000 bilar.

– Jag köpte för 40 000 på 12 dollar för att jag är en idiot och köpte hypen från de som pumpade den. Det här har varit den sämsta investeringen i mitt liv. Jag kommer förmodligen att förlora ungefär 20 000 dollar på det när det är över. Inte ett betydande innehav för mig, men en besvikelse oavsett. Det som stör mig är bristen på insyn i redovisningen. Det kastrerade fullständigt deras aktieägares förmåga att fatta sunda beslut. Denna försenings-taktik bör mötas med betungande dagsböter som ökar dagligen tills rapporter lämnas. Detta är brottsligt för investerare, skriver en aktieägare på nätforumet Reddit.



Polestar 4 är märkets stora ödesmodell.

En annan ägare konstaterar att bolaget har produkter i toppklass, men att affärsstrategin inte matchat ingenjörskonsten.

– Hela det här är så synd. de har en så bra produkt, ren design och bra ingenjörskonst. Men ur marknadsförings- och affärssynpunkt känns det som att de bara ger upp....eller att något större är på gång som Polestar inte har någon kontroll över. Hur som helst, jag har gått ner 90 procent på min investering på 20 000 dollar.

Efter att Polestar misslyckats med att få fram två kvartalsrapporter i rad är det många investerare som säljer av, då de saknar insyn i bolaget efter 31 oktober 2023. Det i kombination med att många nya ägare säljer av aktier de fått utdelade av Volvo Cars skapar ett enormt säljtryck i Polestar.

På fredagen fick 20 000 nya Polestar-ägare på Nordnet i Sverige sina nya aktier och möjlighet att sälja av i Polestar. Senaste har enorma volymer aktier bytt ägare jämfört med tidigare. De senaste fem dagarnas omsättning i aktien är högre än under 70 tidigare dagar sammanlagt.

Även om många småsparare åkt på stora smällar är det Geely, Volvo Cars och Polestar-topparna Håkan Samuelsson och Thomas Ingenlath som fått se det största värdefallet. När Polestar-aktien stod på toppen sommaren 2022 värderas företaget till 290 miljarder kronor, vilket var mer än dubbelt så mycket som Volvo Cars. Nu har 275 miljarder kronor gått upp i rök.

Volvo Cars 48,2-procentiga innehav var som mest värt 141 miljarder kronor. Efter nedgången och utdelning av aktier har Volvo Cars tappat 138 miljarder kronor. Två av de största privata ägarna i Polestar är styrelseordföranden Håkan Samuelsson och vd Thomas Ingenlath. Även skådespelaren Leonardo DiCaprio har varit stor aktieägare i Polestar, men det är oklart om han har sina aktier kvar.



Polestars ledning jublar efter att ha ringt i börsklockan på Nasdaq Stock Exchange i New York sommaren 2022. Som mest var bolaget värderat till 293 miljarder kronor. Nu har 275 miljarder gått upp i rök.

Håkan Samuelssons aktier var som mest värda 108 miljoner kronor. Sedan dess har han förlorat 102 miljoner kronor. Bara i år är tappet 12 miljoner. Thomas Ingenlath har **enligt senaste årsredovisningen** 445 851 Polestar-aktier. Som mest var de värda 62 miljoner kronor. Efter det har han förlorat 58 miljoner kronor. Enbart i år är nedgången för vd:n 6,8 miljoner kronor och aktierna var på fredagen värda 3,7 miljoner kronor. Det är dock svårt att räkna ut hur mycket Samuelsson och Ingenlath behövt betala för sina aktier då de haft ett optionsprogram.

LÄS MER:

- **Polestars tapp: 43 miljarder kronor försvann på fyra dagar**
- **Polestars aktie kollapsade under tillåten gräns**
- **Maktlösa i raset – kan inte sälja av Polestar-aktier**
- **Polestar tar in 18 miljarder kronor – ska räcka hela 2023**
- **Polestar ska öka till 290 000 bilar: ”Springer inte...**
- **Jätteras för Polestar: ”Vi letar extern finansiering”**



Maths Nilsson

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

11. Polestar-topp om kaoset: "Viktigare få ut nya bilar"

Av Maths Nilsson 29 maj 2024 kl 05:21

Nu kommenterar Polestars ordförande Håkan Samuelsson för första gången bokföringskaoset som gör att Polestar kan kastas ut från börser. Han anser dock att det är viktigare att få ut nya bilar på marknaden. – Men ännu viktigare för investerarna och för bolagets företroende är att vi kommer igång med de nya bilarna och får ut dem på marknaden. Och det är vi på gång med, säger Samuelsson till [DI.se](#)



Sedan beskedet kom att Polestar riskerar avnotering från Nasdaq har aktien fallit med nästan 40 procent på en dryg vecka. Orsaken är att bolaget inte lyckats få fram rapporter sedan tredje kvartalet 2023, något som bryter mot börserns regler. Ordföranden Håkan Samuelsson säger att han inte är helt insatt, men att omfattningen kan vara större än de trott.

– Jag är inte helt insatt, men det tror jag, säger han till [DI.se](#).

Polestar har fortfarande inte presenterast en plan för amerikanska finansinspektionen SEC och Nasdaq hur de ska reda upp kaoset och lyckats lämna in sin bokföring.

– Som jag uppfattar det är det ett kapacitetsproblem. Det är mycket man måste gå igenom med de speciella krav som gäller vid en listning i Amerika. Sedan har man också gjort en så kallad 'restatement' som krånglar till det, säger Håkan Samuelsson till [DI.se](#).

Håkan Samuelsson har själv förlorat över 100 miljoner på sitt Polestar-innehav räknat från toppen, men han uppger att det är en aktie med en bra värdering till ett bolag som kan vara en bra investering när bilbranschen ställer om till elbilar.

Tillverkningen av den nya modellerna Polestar 3 och 4 ska nu vara igång i Kina, Korea och USA. Bilarna kommer till Sverige efter sommaren. Enligt Polestar ska de leda till att försäljningen femdubblas från 7200 bilar första kvartalet 2023 till 155 000-165 000 bilar under 2025.

Teknikens Värld

12. AM-körkortet får nu ett års prøvotid

Publicerad 28 maj 2024 kl 14.37

Den 1 juni införs så kallad prøvotid på AM-körkortet, det som ungdomar tar för att få köra moped klass I eller A-traktor. Prövotiden på ett år ska leda till att unga kör mer eftertänksamt och trafiksäkert.



AM-körkortet får ett års prøvotid för att förebygga olyckor.

A-traktorer är alltså ett hett ämne och de senaste åren har det diskuterats vilt kring reglerna för fordonstypen, eftersom dessa i hög utsträckning är involverade i trafikolyckor. De har ökat sedan det blev lättare att konvertera en bil till en A-traktor och därmed har marknaden exploderat, och så även diskussionerna om dem.

Flera förslag på åtgärder kring reglerna för A-traktorer har blivit verklighet de senaste åren, bland annat **krav på bälte** och **vinterdäck**. Nu fylls listan på med ännu en förändring, nämligen införandet av prøvotid.

Prövotiden innebär detsamma som för vanligt B-körkort, det vill säga att personen som har körkortet på prov ska bevisa att den är en säker förare. Till skillnad mot B-körkortets prøvotid på två år har man satt prøvotiden för AM-kortet till ett år, vilket i praktiken är en tredjedel av tiden som ungdomar har sitt AM-körkort. Det förutsätter att de tar kortet vid 15 års ålder och sedan B-körkort när de fyller 18.

Återkallat körkort dyrt

Om man under sin prøvotid får AM-körkortet återkallat finns det vissa detaljer som skiljer från återkallelse under prøvotiden för B-körkort. Den största skillnaden är att man måste gå om den obligatoriska handledarutbildningen hos Trafikverket innan man kan ta kortet på nytt.



– Utbildningen kostar cirka 5 000–7 000 kronor och det är en kännbar utgift för en ungdom. Förhoppningsvis leder det till en mer eftertänksam och trafiksäker körning som räddar liv, säger Susanne Alger, utredare på Transportstyrelsen.

Om man fått AM-körkortet återkallat i minst tolv månader krävs dessutom, utöver ny utbildning, nytt beviljat körkortstillstånd. Man hoppas med andra ord att regeländringen ska ge viss preventiv effekt och att förebygga att A-traktor-/mopedförare kör för fort och därmed orsakar olyckor i trafiken.



Sanne Hansen



Föräldrar har skev bild av A-traktorolyckor

13. Monster-Volvo med 400 hk: "Ett mästerverk"

Av William Karlsson 28 maj 2024 kl 19:56

En av Sveriges mest påkostade Volvo 242:or letar efter en ny ägare. Volvon har vunnit priser och under huven gömmer sig en otrolig motor – en B230FT på 400 hästkrafter. – En gyllene möjlighet att förvärva något extraordinärt, uppger Bilwebauctions.



FILM: <https://youtu.be/wvIrTf0Q-LM>

Bygga om Volvo 242 är i stort sett en svensk folksport och med detta exemplar har det gjorts mästerligt. Bilen som är från 1975 har fått en clean men anslående look. Stötfångarna som hämtades från säkerhetsbilen VESC har bytts ut mot nyare 242 som dessutom är inlagd i karossen.

– Här har det inte sparats på något, med en budget som översteg 400 000 kr är denna bil ett mästerverk i alla aspekter, [skriver Bilwebauctions](#).

Även de kromade listerna är borttagna och reservhjulsbaljorna är gjorda i GT-style. På bakluckan hittar vi det häftigaste på bilen där en svart mattlackad Grupp A-vinge sitter. Sänkt är Volvon dessutom och har en stance på 18 tums TSF-hjul med däck i 35-profil. Som ett resultat av allt arbete som lagts ner på bilen har så har den vunnit två priser på Vallåkraträffen och kommit trea i "Årets häftigaste Volvo" för bästa retrolook.

Samtidigt är det som sitter under huven det kanske mest häftiga med bilen. Där sitter nämligen en legendarisk B230 FT, som var Volvos sista rödblockare. Den är så pass ombyggd att det blir för mycket att skriva ner här. Men den är borrarad, toppdeckad, har Mahle kolvar, 531 topplock, portade insug och avgaskanaler, mirafrästa ventilsäten, TD04HC20T-7-turbo, bosch 465cc spridare, LH 2.4 insprutning med trimchip. Den otroliga motorn är kapabel till 400 hästkrafter.



För att kunna matcha kraften i motorn krävs lite bättre chassi än vad 242 från 1975 kommer med. Bilbyggaren har därför bytt ut allt som går och använts sig av en Volvo original ambulansstag, BC racing coilovers och massa annat. Stolarna är från Sparco och ser till att de som sitter i bilen kan känna sig trygga på vägen.

– Den är precis "färdig-byggd" och jag har bara kört den små korta sträckor inne på förra årets Vallåkraträff, motor har stått på tomgång, svag gas i garaget nån halvtimme innan och sedan bytt olja och filter. Så motorn är ännu inte än "inkörd" efter byggnation, så det är inte lämpligt att ta ut och trycka gas i botten utan att försäkra sig om att allt fungerar som det ska, skriver ägaren till Bilwebauctions.

Den nya ägaren till bilen kommer behöva göra en ny registreringsbesiktning för att få bilen färdig att få köra på vägarna. Den som är intresserad av denna Volvo 242 kommer få betala mellan 350 000 kronor och 450 000 kronor, vilket är det bedömda värdet enligt [Bilweb-auctions](#).

– En möjlighet för vilken Volvo-samlare eller entusiast som helst. En unik bil med en väl dokumenterad historia vilket garanterar många år av problemfri körning och en speciell plats i hjärtat för dess ägare, skriver Bilwebauctions.





LÄS MER:



Så byggde Johan Sveriges snyggaste Volvo Amazon: "Magiskt"



Lyx-Volvo med 5,7 liters V8 från Camaro: "Enastående skick"



William Karlsson

Teknikens Värld**14. Wiesmann Project Thunderball – eldriven roadster med 680 hk**

Publicerad 28 april 2022 kl 21:01

Tyska sportbilstillverkaren Wiesmann gör comeback. Och de gör det inte med vilken bil som helst, utan med en eldriven roadster med hög effekt, låg vikt och supersnabb laddning.



Wiesmann Thunderball.

Project Thunderball är namnet på bilen som ska föra tyska sportbilstillverkaren Wiesmann tillbaka in i rampljuset. Det har varit relativt tyst kring Wiesmann som gick i **konkurs 2014**, bortsett från uppgifter om **Project Gecko** som redan 2018 annonserades som märkets comeback.

Men Wiesmann har tänkt om. Gecko-bilen skulle drivas av en V8 från BMW, men för två år sedan meddelade Wiesmann att Gecko skulle försenas till förmån för ett nytt projekt. Så sent som för en månad sedan kunde vi rapportera att man hade en ny modell på gång. Det nya projektet visar sig nu vara Thunderball som är en helelektrisk roadster.

Thunderball må se ut som en traditionell roadster med långt bakskjuten sittbrunn och lång motorhuv, men under den långa huven finns bara ett bagageutrymme med plats för 180 VDA-liter eller två golfbagar. Thunderball drivs nämligen av två elmotorer på bakaxeln.

Tillsammans ger de 680 hästkrafter och 1 100 newtonmeter och får sin kraft från ett batteripaket med lagringskapacitet på 92 kilowattimmar. Batteriet som håller 800 volts spänning kan laddas med 22 kilowatt växelström eller hela 300 kilowatt vid snabbladdning. För att vara en elbil med stort batteri är Thunderball relativt lätt: 1 775 kg.



Accelerationen från 0 till 100 km/h uppges gå på 2,9 sekunder, 0-200 km/h på 8,9 sekunder och räckvidden anges till drygt 50 mil i WLTP-körcykeln.

Wiesmann utvecklar Thunderball i samarbete med tyska Roding vars sportbil Roadster blev omskriven för många år sedan, och de uppger att den utvecklas för att få egenskaper som är så nära sina fossilmotoriserade föregångare som möjligt.

Tillverkningen kommer att ske i tyska Dülmen och Wiesmann säger att bilen kommer att säljas över hela världen. Totalt ska 1 000 exemplar byggas och de kommer att säljas för cirka 300 000 euro, motsvarande cirka 3,1 miljoner kronor, per styck.



Wiesmann Project Thunderball gallerier



Provkörning: Wiesmann GT MF5 gallerier



Erik Wedberg



Daniel Östlund

MER OM WIESMANN

- [Wiesmann elektrifierar](#)
- [Wiesmann räddade av briter](#)
- [Wiesmann har stängt fabriken](#)

15. Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats

Publicerad 2024-05-26 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Saabs första 99 med svenskbyggd motor blev lyckad, lyxig och alldeles lagom sportig.



EMS. Tre bokstäver som för oss akne- och bilansatta tonåringar 1972 fick samma fantasi-eggande betydelse för Saab 99 som GTO fått för Pontiac Tempest knappt tio år tidigare.

Saab 99 EMS. Vilken bil. Electronic Manual Special. Eller "Ennu Mera Saab" som en måttlig stavare i klassen envist hävdade.

1972 var fantastiskt för Saab. Redan året före hade man tallat på specifikationer och utseende på nittian, debut hösten 1967. Elvärmd förarstol och strålkastartorkare med spolning var världsnyheter.

Och nu kom sjuttitvåorna. I tv-nyheterna sommaren 1971 syntes en Saab 99 med stora svarta stötfångare dunsas in i en stolpe, utan att något märkbart inträffade. Stötfångarna fjädrade ut igen, återtog sin form. Hur var det möjligt? För att markera betydelsen såldes de första exemplaren med en liten dekal i fångarens blanklist, "Saab med stötfångande stötfångare".

Rattstångsvinkel ger busskänsla men bidrar till goda innerutrymmen. Nyckeln på golvet – en finess som både hyllades och hatades. För att nyckeln skulle gå att ta ur måste backen läggas i.

Och så kom EMS. Kopparmetallic lackering, lättmetallfälgar i fotbollsdesign. Ratt och grill med speciellt utseende. Motorn svensktillverkad, i Södertälje. Etthundratio hästar, insprutning. Wow. En Saab Sport!



Mja. Vi Bilägares Jan Ullén rapporterade om 99 EMS. Först en förhandsvisning. "Sportigaste Saaben" löd utfästelsen, men första provkörningen betonade snarare vridmomentet och att den notoriskt tröga styrningen kändes lättare. Men visst var bilen kvick, 0–100 tog runt elva sekunder och toppfarten låg på 170 knyck.

I testet senare 1972 ställdes EMS mot Volvo 142 GL, versionen med insprutning, samt loket Ford Consul 3000 GXL. Saab var inte snabbast men smidigast och ansågs harmonisk – men dyr. EMS kostade 27 300 kronor, tusenlappen mer än Volvo.

1976 flagnade glansen något, **99 Turbo stod för dörren**, men i dag är en välkött EMS som på våra bilder ännu svårare att hitta än sitt laddade syskon.



SAAB 99 EMS COMBI COUPÉ 1978

Nypris: 52 800 kronor.

Motor: Rak fyrcylindrig motor med en överliggande kedjedriven kamaxel, två ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 1 985 cm³. Max effekt 118 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 167 Nm vid 3 700 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 455/B 169/H 144 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Bilstein stötdämpare.

Styrning: Kuggstång.

Hjul: Aluminiumfälgar 5 tum.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 170 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 11 s.

Förbrukning: 0,95 l/mil.

LIVSCYKELN

1967 Saab 99 premiärvisas 22 november 1967, efter drygt tre års utvecklingsarbete under projektnamnet Gudmund. Bilens kaross är ritad av Sixten Sason och Björn Envall, under den framåtöppnande huven finns en längsmonterad, nykonstruerad motor utvecklad och tillverkad av Triumph. Den är på 1,7 liter och 80 hk.

1968 Försäljningen börjar. I grundversion kostar Saab 99 18 385 kr, knappt 25 procent upp mot en vanlig V4 men billigare än en Volvo 142 som kostar ett par tusenlappar mer.

1970 Ny dörrklädsel som lever kvar i stort sett oförändrad på sedanmodellerna under hela livscykeln.

1971 En världsnyhet: stålkastartorkare! Ny instrumentpanel som behålls 99-serien ut, förstorad cylindervolym, nya ytterspeglar.

1972 Ny motor tillverkad i en ny fabrik i Södertälje och första bil att få den var 99 EMS. Två liters cylindervolym och Bosch elektroniska bränsleinsprutning gav 110 hk, toppfart 170 km/tim, kaross i unika färgen kopparmetallic.

1985 Saab 90 ersätter 99. Ratt i bussvinkel, EMS-klädsel. Nyckel på golvet, en finess som hyllades och hatades. För att få ur nyckeln måste backen läggas i. 1978 var enda året då 99 EMS tillverkades med kombikupékarossen.



Calle Carlquist



Läs också: [Första smygturen i "sensationella" Saab 99 Turbo](#)



16. Dagens bil 1952 Chrysler D'Elegance av Ghia

Chrysler D'Elegance, en sportig coupé från 1952, var ett samarbete mellan Chryslers designer Virgil Exner och den italienska karossbyggaren Ghia.



Chrysler D'Elegance av Ghia 1952.

Den här konceptbilen, inspirerad av europeiska stilar, blandade mjuka kurvor med amerikanska inslag som en nätgrill. Exners formspråk, senare kallat "Forward Look", skulle komma att influera Chryslers framtida modeller.





D'Elegance körde på ett förkortat New Yorker-chassi och hade en kraftfull Hemi V8-motor. Intressant nog fick dess design ett andra liv, om än i mindre skala, i **Volkswagen Karmann-Ghia**. Även om Exner inte fick äran, anpassade Ghia D'Elegances linjer för VW Beetle-plattformen och skapade en framgångsrik sportbil.

D'Elegance i sig var en huvudvändare, med vita däck, en livlig röd lack och unika bakljus. Invändigt väntade lyxiga säten i svart och gräddvitt läder, tillsammans med specialbagage. Denna konceptbil fungerade som en bro mellan europeisk elegans och amerikansk kraft och lämnade ett bestående designarv





Roger Warolin