



Opel Admiral

- 1. Nu finns Polestar 3 i ett nytt bakhjulsdrivet utförande**
- 2. Polestar 4 övertygar mig inte**
- 3. Polestar blöder**
- 4. Lotus Emeya**
- 5. Volvo EX30-ägare återbetalas**
- 6. Volvo EX30-ägare får lämna tillbaka sina bilar**
- 7. Takbox med utfällbara solceller**
- 8. Nybolts snabbbladdning på under 5 minuter ska bota räckviddsångest**
- 9. Ansökan till att köra eldriven transportbil på 4,25 ton med B-kort**
- 10. Koenigsegg slog fyra världsrekord på svensk flygplats**
- 11. Opel Admiral**
- 12. Bugatti T35B av Pur Sang**



1. Nu finns Polestar 3 i ett nytt bakhjulsdrivet utförande

Posted by Kristofer Rask juni 27, 2024

Polestar lägger nu till en bakhjulsdriven variant av sin senate elbil Polestar 3.



Som Long range Single motor levererar 3 med ett batteri på 111 kWh en räckvidd på upp till 650 kilometer. Grundpriset börjar på 890 000 kronor och går att beställa från och med idag.

– Med Polestar 3 Long range Single motor erbjuder vi kunder en ny instegsvariant av vår elektriska SUV. Bakhjulsdriften passar våra prestanda-fokuserade köregenskaper, som gör att bilen särskiljer sig inom det lyxiga SUV-segmentet, berättar Thomas Ingenlath, VD för Polestar.

Motorn på Polestar 3 Long range Single motor driver endast bakaxeln och levererar en effekt på 220 kW och 490 Nm i vridmoment. Det är tillräckligt för att ta bilen från 0 till 100 km/h på 7,8 sekunder.

Polestar 3 provkörd

Undertecknad har kört Polestar 3 Long Range Dual Motor och det är **en av de bästa bilarna jag kört i år** – hur den kommer upplevas som bakhjulsdriven får en senare provkörning utröna.

Relaterad läsning: [Jag har kört Polestar 3 – en av de bästa i sportiga SUV-segmentet.](#)



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. Polestar 4 övertygar mig inte

Roger Åberg 2024-07-01 kl 08:00

Det är inte bara bakrutan som saknas.



För tre veckor sedan publicerade jag en hyllande recension av Polestar 3. Jag blev väldigt positivt överraskad över bilen, och det verkar de flesta av mina journalistkollegor också ha blivit. Nu, tre veckor senare, är det dags för en närmare titt på Polestar 4.

Provkörningarna av de två Polestar-modellerna gjordes i Madrid under två dagar. Första dagen kördes Polestar 4 och andra dagen Polestar 3. Jag tror att detta var väldigt medvetet, för hade vi gått från den väldigt trevliga 3:an till den lite mer mediokra 4:an hade vi blivit rejält besvikna. Med lite mer rimliga förväntningar ska jag inte säga att jag blev besviken på Polestar 4, men det är inte en lika positiv överraskning som Polestar 3. Tyvärr.

Polestar 4 är, enligt Polestar, en prestanda-suv i D-segmentet. För mig är det väldigt oklart varför det är så viktigt att det är en suv, men det har säkert sina förklaringar. Hur som helst är konkurrenterna man vill jämföra sig och konkurrera med eldrivna Porsche Macan, BMW iX3 och X4, Mercedes EQC och Audi Q6 e-tron. En vild blandning.

Polestar 3 och 4 byggs på helt olika plattformar. Polestar 3 byggs på SPA2-plattformen som är framtagen av Volvo medan Polestar 4 byggs på Geelys SEA-plattform. Närmaste syskonet till Polestar 4 är Zeekr 001, en bil som jag gillade när jag provkörde den kort.



FILM: <https://youtu.be/qR3nruxoeJs>

Med bra prestanda och fullutrustad med fyrhjulsdrift och feta 22-tummare för 757.000 kronor känns den modellen som en bra deal. Problemet med den bilen, i Sverige, är främst att varumärket inte riktigt är status. Och väldigt kinesisk, även om den är delvis utvecklad i Sverige.

På något sätt känns inte Polestar 4 som en riktigt lika bra deal och jag kan inte riktigt sätta fingret på varför. Prislappen börjar på 700.000 kronor blankt för den bakhjulsdrivna och för 760.000 kronor får man fyrhjulsdrift och dubbelt upp med kraft. Kanske är det för att jag vill att den här ska sälja mycket, och då är detta för dyrt. Men jämför man med konkurrenterna så ligger prislappen rätt.

Ett självklart tillägg är Plus-paketet för 60.000 kronor. I det ingår "onödiga" saker som fetare stereo (som tyvärr inte imponerar), men också en del saker som man verkligen behöver. Här ligger till exempel rattvärme och head-up-display med, något man skulle kunna tro var standard i en bil för 700.000 kronor. Men man får även en hel del andra trevliga saker som värme i baksätet och Pixel-LED-strålkastare. Polestar själva verkar ha insett att detta paket är en given uppgradering, för just nu har man halva priset på detta, det kostar alltså 30.000 kronor och är ett givet tillägg. Men standardpriset är som sagt 60.000 kronor.

Specar man en Polestar 4 som en Zeekr 001 Privilege landar vi på runt 850.000 kronor, alltså 100.000 kronor mer än Zeekr. Och då får vi ingen bakruta, vilket är en trevlig funktion på en bil trots allt. Nu är Polestar ett betydligt starkare varumärke här i Sverige, så det går kanske bra att få ur de pengarna ur kunderna, men jag tror att Polestar tyvärr siktar lite väl högt här. Nu kostar en Macan från miljonen och Audi Q6 börjar på de pengarna, men Audi är Audi och Porsche är Porsche. Men frisk vågat!



Polestar 4 saknar som sagt bakruta, men det har jag gnällt om tidigare, så det behöver vi inte lägga ut orden om igen.

Anledningen till att man har skippat bakrutan är att man då kunnat flytta bak en balk som annars skulle ha suttit rakt över huvudet på de i baksätet. Bra tänkt, men det är ändå inte så herrans gott om utrymme för huvudet där bak. För benen är det däremot gott om plats och det känns både ombonat och lyxigt. Med Plus-paketet så får man dessutom ett baksäte som går att vinkla elektroniskt. I det paketet ingår också en liten skärm där man kan styra temperaturen där bak och se vad som spelas på stereon. Av någon anledning så har Polestar, som brukar ha magiskt bra koll på design och detaljer, inte rätt typsnitt på den här skärmen. Men det lär bara jag och andra typsnittsnördar märka av

En annan sak som saknas är den Smart Zone som Polestar introducerade med Polestar 3 och sedan la till på Polestar 2. Det är en liten yta i fronten där man har samlat, och ramat in, smart teknik. Av någon anledning har man valt att inte göra det på fyran, mycket oklart varför. Det är ju mest en branding-sak, så ingen större skada skedd, men jag tycker det är underligt.

Designen på fyran är det inget fel på alls, även om jag kanske hade önskat att man gjort den lite fetare i sin framtoning. Lite mer av de skarpa vinklar som finns på kommande Polestar 5. Men det är sannerligen ingen ful bil, från framsidan. Rumpan med den saknade bakrutan är kanske inte så lyckad i vitt och jag tycker nog att man skulle kunna ha förlängt det svarta taket en bit till.



En väldigt lyckat grå färg.

Flyttar vi oss in i förarsätet så är det rent och avskalat. Vi har precis som i Polestar 3 en ratt med dåliga knappar, men här är de dåliga på ett annat sätt. Fascinerande faktiskt, att man kan misslyckas två gånger. Polestar 4 har fördelen att man kan se några symboler på ratten och inte är helt i blindo och det är ändå möjligt att lära sig vad som händer när man trycker på de omarkerade kontrollerna. Men bra är det inte.

Framför föraren sitter precis som i Polestar 3 en liten skärm som har det viktigaste, inklusive karta. Överlag känns det väldigt mycket Polestar på ett bra sätt. Några detaljer skulle man kunna ändra, bland annat så syns ikonen för den adaptiva farthållaren och Pilot Assist inte när den är avstängd, vilket den gör på Polestar 3. Att kunna få bekräftat att något är av är också bra, men det är bara mjukvara och går att ändra.

Den stora skärmen är på Polestar 4 i vertikalt läge och det är nog bättre enligt mig. Upplägget är lite annorlunda mot Polestar 3 som har en stående skärm, men principen är på många sätt densamma. Först har man lite snabbkommandon och genvägar och sedan finns en tydlig meny som tar en runt i bilen. Hemknapp, appar och ventilation finns i botten liksom Google Assistant. Systemet bygger på Google Automotive, vilket är bra.

I övrigt är det inte mycket att säga om inredningen. Det är avskalat, förutom den gigantiska saken i mitten. Den ska ge sportbils känsla, men skulle gott kunna vara mindre, men det är bara min personliga åsikt.

Men hur är den att köra då? Inte alls lika härlig som trean. Tyvärr. Men frågan är om det gör så mycket. Om det inte var en Polestar-logga där fram och man inte tryckte så hårt på sportigheten hade jag nog tänkt lite annorlunda. För det är en trevlig bil att köra rakt fram med. Bekvämlig och härlig. Men med förutsättningarna att det är en prestanda-suv blir betyget ett annat, det lever den inte upp till i min bok.



Klart roligaste färgen är den guldiga, inte många lär våga beställa den men till alla ni som gör det - ni har min respekt!

Jag börjar köra versionen som har dubbla motorer, 400 kW och klockar 0-100 km/h på 3,8 sekunder. Denna har också aktiva dämpare. Låter ju väldigt bra på pappret. Det är det inte. I de kurvor som Polestar 3 överraskar med att vara exakt och ligga precis där man vill ha den så förvånar Polestar 4 med att vilja trycka ut bilen i kurvorna. Hela bilen känns faktiskt tung och väldigt osportig. De härligaste sportbilarna är de som liksom tigger om att man ska köra snabbare, som visar att allt är lugnt och att det finns utrymme för att ta i lite mer. Här är känslan precis tvärtom.

Efter halva tiden byter jag till den bakhjulsdrivna varianten med 200 kW som gör 0-100 km/h på 7,1 sekunder. Denna har vanliga dämpare och är faktiskt roligare att köra. Den är mer där jag vill ha den i kurvorna, även om det inte är på alls samma nivå som i Polestar 4. Trots att den inte alls har prestanda för att vara sportig så känns den alltså bättre.

Som ni hör är jag lite besviken. Det känns som att Polestar-gänget har kunnat och valt att lägga en herrans massa tid på Polestar 3 men knappt fått, eller velat, röra Polestar 4. Nu var det ett tag sedan jag körde Zeekr 001, men vad jag minns var den rätt rolig och trevlig i kurvorna, till och med på bana. Så det är lite förvånande detta.

Kanske är Polestar 4 skapad för Kina, kanske ska den vara så här. Och som jag sa tidigare, det hade varit helt ok om det man sålde in var en bekväm och chill bil. Men Polestars varumärke är inte att vara bekväm och chill.

Polestar 3 må kanske vara en kassako för företaget, om den säljer. Men det är Polestar 4 som ska bli storsäljaren. Tyvärr tror jag att Polestar kommer att få det kämpigt att sälja den här för, relativt, dyra pengar. Man ligger i en klass där köparna har krav och förväntningar, och jag är inte övertygad om att man når upp till det.



Polestar 3 imponerar stort!
Vi har provkört suven som älskar kurviga vägar



Så bra är den digitala backspegeln i Polestar 4
Bakrutan hade gärna fått vara kvar



Roger Åberg

3. Polestars chockrapport: Blöder 15 miljarder kr

Av Maths Nilsson 28 juni 2024 kl 14:41

Polestar har nu kommit med en preliminär och ofullständig årsrapport fyra månader för sent. Bolaget åker på en jättesmäll på 4,8 miljarder kronor i nedskrivningar av tillgångar och övervärderat lager av bilar. Den totala rörelseförlusten för 2023 landar på 15 miljarder kronor, före räntekostnader.



Polestar har hotats av Nasdaq med att bli utkastade på grund av att de försenat sitt årsbokslut flera gånger. Bolaget hade lovat att de skulle komma med rapporten i slutet av juni, och lyckades idag få fram ett preliminärt och ofullständigt bokslut, som dock inte innehåller alla siffror.

Rapporten innehöll en stor negativ överraskning och Polestar tvingas göra en extra nedskrivning på 4,8 miljarder kronor och den totala förlusten för förra året landar på 15 miljarder kronor. Nedskrivningen innehåller flera delar.

Det handlar dels om utvecklingskostnader av [Polestar 2](#) som bokförts som tillgångar som nu måste skrivas ner med 2,5 miljarder kronor. Det är också olika leasingavtal som varit för högt värderade och orsakar en smäll på 500 miljoner. Dessutom måste lagret av bilar skrivas ner med 1,3 miljarder kronor.

Det gör att den totala rörelseförlusten landar på 15 miljarder kronor, och detta är innan de finansiella kostnaderna räknats in. Företaget brände 24,3 miljarder kronor i likvida medel under 2023 och hade knappt åtta miljarder kronor i kassan vid årets slut. Genom nya lån från Volvo Cars, Geely och banker kunde företaget ändå hålla sig flytande under förra året.



Polestars finanschef Per Ansgar.

Men ännu har inte Polestar lämnat de officiella rapporterna till SEC som Nasdaq kräver. Polestar meddelar att de kommer att justera föregående års bokslut med upp till fem procent på grund av redovisningsfel. Bolaget hoppas kunna komma med rapport för första kvartalet i nästa vecka.

– Med de preliminära resultaten för 2023 som nu publicerats slutför Polestar och dess revisorer processen, och vi förväntar oss nu att lämna in vår årsrapport på Form 20-F under de kommande veckorna, säger Polestars CFO Per Ansgar.

Enligt Volvo Cars kommer Polestars förlust bara få marginell påverkan för dem, på grund av förändringen i deras ägarandel som de delat ut till Volvos aktieägare. Polestars nedskrivning på 4,8 miljarder kronor var dock okänd för Volvo när de rapporterade sitt resultat för 2023.

– På grund av tidpunkten för Polestars räkenskapsrapport 2023 var nedskrivningskostnaderna inte kända för Volvo Cars vid den tidpunkt då Volvo Cars 2023 helårsresultat rapporterades, uppger Volvo Cars.

LÄS MER:

- [Polestar skjuter upp bokslut – till absolut sista dagen](#)
- [Polestars förlust 260 000 kr per levererad bil –...](#)
- [Polestar blöder – lånar 5 miljarder från Volvo och Geely](#)
- [Polestars tapp: 43 miljarder kronor försvann på fyra dagar](#)
- [Polestar varnas – kan kastas ut från Nasdaq](#)
- [Kris för Lucid – otroliga förlusten per såld bil](#)



Maths Nilsson

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



4. Lotus Emeya (2024) recension: den lyxiga Lotus

Publicerat 2024-07-02 kl 09:00 Uppdaterad 2024-07-02 kl 10:49

Möt Lotus Emeya, märkets andra "livsstilsbil".



Precis som den besläktade Eletre SUV:n är Lotus Emeya en helelektrisk fyrhjuldriven satsning som är lyx i första hand och sport i något avlägsen andrahand. Två effektutgångar erbjuds; den vanliga Emeya och Emeya S delar en siffra något norr om 600 hk, med R som ökar detta till en doft över 900 hk.

Återigen, förenkla och lägga till lätthet är inte saker du verkligen kan göra med 2,5 ton lyxbil. Det innebär att alla versioner av Emeya får luftfjädring och adaptiva stötdämpare, med ännu smartare chassiteknik som tillval på alla utom R, som får allt som standard.

Rivaler? Emeya är över 5,1 meter lång, så den är större än BMW i5 och Mercedes EQE, men kortare än Merc EQS. Det finns naturligtvis Porsche Taycan också, men Emeya är utformad för att vara en mjukare och mer praktisk sak.

I KORTHET

Proffsen: Överdådlig interiör, angelägen hantering, komfort

Minus: är inte lika tillfredsställande som S, keramiska bromsar grabby, kunde vara mer lekfull

Vad är det senaste?

Även om det inte är den första utflykten för Lotus Electric Premium Architecture, finns det några förändringar som är unika för Emeya sedan. Till att börja med är batteriet smalare för att ge en låg profil och har ett reviderat kylsystem för att förbättra laddningstiderna.



Naturligtvis är karossen helt ny, med aktiv aerodynamik tillgänglig för att öka downforce när du behöver det och räckvidd när du kör förnuftigt. Här kan den främre splittern falla närmare marken medan den stora bakspoilern också kan fällas ut.

Medan Emeya är femsitsig som standard, finns ett lyxigare fyrsitsigt alternativ. Baksätespassagerarna får inte bara mer justerbara individuella stolar, det ger också plats för en stor subwoofer för det valfria KEF Reference-ljudsystemet.

Vilka är specifikationerna?

Base och S Emeyas får en fyrhjulsdraft med dubbla motorer som levererar 603 hk och 524 lb ft vridmoment, vilket räcker för 0-62 mph på 4,2 sekunder och en topphastighet på 155 mph. Om det bara är för trögt för dig, så finns det alltid den glödheta Emeya R.

Detta lägger till en extra motor på bakaxeln för att öka effekten till 905 hk och ge verklig torque vectoring, med topphastigheten på 159 mph och 0-62 mph på 2,8 sekunder. Den lägger också till aktiva krängningshämmare för att hjälpa till att stötta upp den i kurvor, och fyrhjulsstyrning för mer smidighet i låga hastigheter och stabilitet i högre hastigheter.

Om du håller dig till Emeya är räckvidden imponerande med 379 miles och sjunker till 336 på S. Om du väljer R sjunker den ytterligare till 270 miles. Lotus hävdar rekordbrytande laddningstider tack vare en 800v-arkitektur som stöder upp till 400 kW laddningshastigheter på en 600-ampere laddare. Den obligatoriska snabbbladdningstiden på 10-80 % är bara 14 minuter vid full kraft, med en 350 kW-pump som bara lägger till ett par minuter eller så.

Hur är det med interiören?

Om du är bekant med Lotus Eletre finns det inga överraskningar här. Om du inte är det, förbered dig på att bli chockad. Emeyas interiör är inte bara lyxig, den ger BMW:er och Mercedes till liknande priser en blodig näsa när det gäller kvalitet och atmosfär också.

Nu var våra testbilar generöst utrustade, men även en boggo base Emeya får massor av smidigt nappaläder, strömbrytare och knappar som fungerar exakt och inte en massa synlig plast. Allt ser ut och känns som ett fast lim och Comfort-sätena med ventilation och massage är precis vad du behöver för en bayersk dag med bakning.



Bagageutrymmet är stort, det finns en frunk för kablar och utrymmet inuti är generöst. Det finns gott om benutrymme även med en sexfotare bakom ratten, vilket innebär att fyra gängliga vuxna bör vara helt bekväma på en lång resa. Du kanske vill be framsättespassagerarna att höja sätet lite; Det finns inte mycket utrymme att sticka in fötterna under framsätena med dem i sitt lägsta läge.

Takhöjden är inte riktigt lika bra, men den står sig väl i jämförelse med den betydligt mindre eleganta BMW i5 och känns rymligare än vad längden på 5139 mm vill få dig att tro. Du undviker också bilens tjocka transmissionstunnel och får istället en puckel som bara är en tum eller två hög. Jag tyckte att baksätena var bekväma, även om vissa kan tycka att det finns alldeles för mycket svankstöd.

Jag uppskattade verkligen de taktila fysiska kontrollerna för att ändra innertemperaturen, ställa in fläkten på auto och några andra funktioner, men återigen händer det alldeles för mycket på pekskärmen och inte riktigt tillräckligt med genvägar på skärmen.

Att inaktivera körfältsassistans och varning för hastighetsbegränsning är något som bäst görs när den står stilla, medan ikonerna i alltför fulla menyer är för små. Låt oss hoppas att en trådlös uppdatering eller två kan justera layouten något för att förbättra användbarheten, även om vi inte har några klagomål angående systemets lyhördhet och grafiska rikedom.

Hur kör den?

Det beror mycket på vilken smak av Emeya du har under dig. Ingen bas Emeya (Emeya L?) med 20-tumshjul och fyrkolvsok fram fanns tillgängliga på Lotus tvådagars lanseringsevenemang "Hyper Grand Tour", vilket lämnade mig med S på 22:or som tillval och kraftigare sexkolvsok, och R på kolkeramik en P Zero Rs.

Efter en brutalt tidig start på dagen var jag sugen på att börja med S, acklimatisera mig och sedan byta till R. Istället blev det rakt in i R strax utanför München, med cirka fem timmars bilfärd till en övernattning i de österrikiska bergen. Stor.



Jag hade inte behövt oroa mig. Precis som de bästa elbilarna är gasreglaget otroligt lätt att modulera, särskilt i standardläget Tour, medan körningen lugnar ner sig. Det är ingen Waftmatic 4000, men den hanterar brutala gropar försiktigt och visar sig bekväm med en liten underliggande fasthet. Sport ger ett märkbart hårdare grepp vid överdrivna kroppsrörelser medan Track kanske föga förvånande är för styv för ojämnare vägar. Det utesluter alltså 99,5 procent av Storbritanniens vägnät.

En snäv avfart som leder in på en 120 km/h sträcka av autobahn ger mig äntligen möjlighet att öppna kranarna ordentligt. Svordomar yttras, men den känns märkbart långsammare än den Model S Plaid jag upplevde för några månader sedan, våldet i dess acceleration bränner sig permanent in i min hjärna.

Kanske en plats för launch control kommer att slita av mitt skägg ordentligt? In på banan går jag, vänster fot hårt på bromsen, höger mattar gasen och....ett felmeddelande. Tydligt måste ESC också tas av, så efter lite mer svordomar (riktat mot infotainmenten den här gången) hittar jag menyn, tar ett djupt andetag och stänger av den.

Så, bromsa, pausa, full gas, launch control aktivt meddelande och sidobroms. De första 20-30 mph går smidigt och mycket snabbt, tills jag märker att ratten börjar vrida sig mot andra sidan vägen. Momentstyrningen är både närvarande och kraftfull, vilket innebär att du måste vara medveten om dig själv om du försöker matcha den helt trovärdiga tiden på under 3,0 sekunder från 0 till 62 mph.

Det här är dock inte en snygg och engagerande bil att köra snabbt. Styrningen i både S och R är exakt, väl avvägd, men inte särskilt kommunikativ, och körbalansen är mycket neutral. Till skillnad från Taycan, Ioniq 5 N och ett ökande antal andra heta elbilar hittar du ingen mobil och lekfull baksida här, oavsett vilken modell, körläge och ESC-inställning du har valt.



Innan du köper

Med undantag för några kraftigare sexkolvsbromsok i stället för fyrkolvsbromsok, större skivor och 21-tumshjul som behövs för att hysa dem, finns det inte mycket som skiljer in-stegsmodellen Emeya från S mekaniskt. Du får dock några extra lyxdetaljer som uppgrade-rade säten, lite kolfibertrimning inuti och en handsfree-baklucka för att motivera den extra kostnaden på 10 000 pund.





Med R betalar du främst för all den extra kraften och Dynamic Handling-paketet som inkluderar de aktiva krängningshämmarna och fyrhjulsstyrningen. Du får också det yttre kolfiberpaketet som är tillval på mindre Emeyas, även om du måste titta noga för att upptäcka det.

Lotus Emeya: Dom

Låt oss för ett ögonblick låtsas att Emeya inte har ett Lotus-märke. Om man ser på det ur ett kallt, rationellt perspektiv är Emeya rimligt prissatt jämfört med konkurrenterna, har en bekväm körning och en lyxigt rymlig interiör. S:s räckvidd är bra, och den hanterar mycket snyggt, utan några märkbara skruvar. Den är med andra ord ganska lätt att rekommendera som en flott saloon med lite fart och balans.

Den har dock ett Lotus-märke som ger alla möjliga förväntningar. Om du förväntar dig att Emeya ska vara en "riktig" Lotus och en Taycan-visp kommer du att bli besviken. Den saknar känslan och nöjet hos en verkligt exceptionell sportlimousin, medan R bara är lite mycket. Kanske kommer några trådlösa uppdateringar att muntra upp saker och ting lite, men det bör inte ta bort vilken bra lyxlimousin det här är.



Alan Taylor-Jones

Redaktör för nya bilar, erfaren vägtestare och bilencyklopedi.

5. Volvo EX30-ägare återbetalas på grund av mjukvaruproblem

Av Will Rimell

2 minuters läsning

Publicerad 1 juli 2024

Problemen kan vara allt från att skärmarna blir svarta och att rattknapparna inte svarar till att bilarna inte laddas



Volvo arbetar med att åtgärda ett antal allvarliga mjukvaruproblem med **EX30** som, enligt Autocar, har resulterat i att vissa ägare har lämnat tillbaka sina bilar.

Dessa problem, säger ägarna, sträcker sig från skärmar som blir svarta och rattknappar som inte svarar till bilar som inte laddas och till och med nödbromssystem som aktiveras slumpmässigt.

Ägare har också delat med sig av berättelser och bilder på nätet om igenmurade infotainmentpekskärmar, felaktig information som visas (t.ex. tid och räckvidd), profiler som återgår till fabriksinställningarna och förarhjälpmedel som misslyckas.

Vissa problem har varit så förödande att ägarna har lämnat tillbaka sina bilar till Volvo för full återbetalning, har Autocar fått veta.

Som svar sa en talesperson för Volvo i ett uttalande: "Vi inser att detta inte är vad de förväntar sig av sin Volvobil, och vi arbetar för att åtgärda detta så snabbt som möjligt med minsta möjliga besvär för våra kunder."

EX30 förlitar sig till stor del på sin mjukvara, där de flesta nyckelfunktioner, inklusive strålkastare, sidospeglar och klimatkontroll, nås via den centrala pekskärmen.



Den elektriska crossovers fysiska reglage är begränsade till fönsterbrytare, dörrlås och varningsknappar, med rattstångsomkopplare som styr körval, blinkers och torkarkontroll.

Volvo har berättat för Autocar att EX30 har tagits bort från sin brittiska onlinekonfigurator eftersom en version av 2025 års modell kommer att släppas den 8 juli. Företaget insisterar på att elbilen fortfarande är till salu, med exemplar som för närvarande finns i återförsäljarens lager tillgängliga och kunder kan gå till en återförsäljare och förvalja en MY2025-version medan konfiguratoren uppdateras.

Volvo bekräftade att alla ändringar som görs för MY2025 "kommer att vara minimala", med tanke på att mjukvaruändringar kan tillämpas trådlöst.

Det är inte första gången Volvo, som ägs av den kinesiska kolossen Geely, har problem med EX30:s mjukvara. Innan den kom ut på bensinstationerna i februari höll Volvo tillbaka exemplen medan viktiga "felsökningsuppdateringar" av mjukvaran utfördes.



Will Rimell

Will är journalist med mer än åtta års erfarenhet av roller som sträcker sig från nyhetsreporter till redaktör. Han började på Autocar 2022 som biträdande nyhetsredaktör och kom från en lokal nyhetsbakgrund.

I sin nuvarande roll som biträdande nyhetsredaktör fokuserar Will på Autocar och Autocar Business; Han driver också Haymarkets eftermarknadspublikation CAT.

Skrivandet är förstås också en stor del av hans roll. Berättelser kommer i många former, från att intervjua toppchefer, rapportera från billanseringar och gräva fram exklusiva erbjudanden.



6. Volvo EX30-ägare får lämna tillbaka sina bilar

Roger Åberg 2024-07-02 kl 10:00

Efter mjukvarustrul.



Den brittiska tidningen Autocar berättar nu att Volvo EX30-ägare som tröttnat på mjukvaran har fått lämna tillbaka sina bilar. Problemen i bilarna rör skärmar som blir svarta, knappar som slutar fungera och autobromssystem som aktiveras slumpmässigt.

– Vi förstår att detta inte är vad kunderna förväntar sig av sin Volvo, och vi arbetar för att åtgärda detta så snabbt som möjligt med minsta möjliga besvär för våra kunder, säger en Volvorepresentant till tidningen.

Tidningen berättar också att vissa kunder har fått lämna tillbaka sina bilar efter att de inte varit nöjda, något som inte brukar höra till vanligheterna.

[autocar.co.uk](https://www.autocar.co.uk)



Roger Åberg

7. Takbox med utfällbara solceller – ladda med solen överallt

1 jul 2024

Lagom till sommar och sol presenterar amerikanska GoSun nu något som många säkert undrat varför det inte redan finns. Nämligen en ihopfällbar solcellsladdare som kan användas överallt. I alla fall så länge solen skiner.



GoSun EV Solar Charger är namnet på produkten som ser ut lite som en vikbar madrass som fästs som en takbox på bilen. När du parkerat går det att vika ut solcellerna som ger en effekt på 1.200 W över bilen. Även i hopfällt läge får du en effekt på 200 W och enligt GoSun ska det med deras lösning vara möjligt att ladda knappt fem mils räckvidd på en dag.



MOTORNYTT

Om det även gäller på våra breddgrader låter vi dock vara osagt. Det ska även finnas ett LFP-batteri som agerar buffert, men nämns inte vilken kapacitet det har.

Hela paketet väger in på 32 kilo och ska därmed inte vara några problem att montera på de flesta bilars tak. Och installationen ska vara lika enkel som att montera en takbox. Enlist GoSun ska laddaren komma ut på marknaden nästa år och först ut är USA. Priset ligger på 3.000 dollar, eller knappt 32.000 kronor.



Carl Undéhn

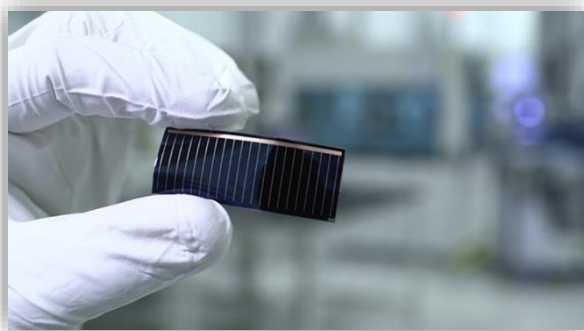
Relaterat innehåll:



[Ny terrängbil med solceller – så långt kommer du med solens hjälp 18 sep 2023](#)



[Unikt projekt: Midsummer och Scania testar solcellsdriven lastbil 31 aug 2023](#)



[Audi vill förlänga räckvidden med solenergi 24 aug 2017](#)



8. Nyobolts snabbbladdning på under 5 minuter ska bota räckviddsångest

Posted by Kristofer Rask juli 2, 2024

Om man kan korta ner snabbbladdningstiderna, behöver man då ett stort batteri i sin elbil? Det är en tes som den brittiska uppstickarna Nyobolt utgått ifrån. De har satt in ett batteri på 35 kWh i sin prototyp.



Batteriet är litet men deras unika batteriteknologi ska bota räckviddsångest. I sin senaste demonstration laddade man upp batteriet i sin elbilsprototyp från 10 till 80 procent på fyra minuter och 37 sekunder.

På fyra minuter kan den kompakta lilla sportbilen som är baserad på en Lotus ladda på med runt 195 kilometer i räckvidd. Laddningseffekten ligger på 350 kW nästa genom hela laddningsförloppet.

Oväntat nog är batteriet som Nyobolt utvecklat inte ett solid state-batteri som väntas ha högpresterande laddningsegenskaper. Istället pekar man på dess nioboxid-anodmaterial som en nyckel till dess styrka. Man har också testat prestandan på cellerna genom att låta det genomgå snabbbladdningscykler motsvarande 96 500 mil utan tecken på någon omfattande degradering.

Nyobolt har som mål att vi ska köra runt i elbilar med mindre batteriet, dels för att sänka kostnaderna på bilarna men också för att minska vikten. Lättare elbilar kommer bli miljövänligare menar de. Den prototyp som Nyobolt tagit fram väger endast 1247 kg, endast 100 kg mer än den originalbil från Lotus den är baserad på.



Kristofer Rask



9. Ansökan till att köra eldriven transportbil på 4,25 ton med B-kort

Posted by Kristofer Rask juli 1, 2024

Idag öppnar Transportstyrelsen ansökan för de organisationer som vill få undantag från körkortslagen så att deras förare med körkortsbehörighet B tillåts att köra tyngre lastbilar, upp till 4250 kg som drivs med el, gas eller är hybrid.



Detta är något som väntas underlätta för logistikbolag och andra företaget som exempelvis kör tungt lastade transportbilar med eldrift. Det eftersom totalvikten på 3500 kg kan överskridas.

– Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C och skynda på den gröna omställningen av transportsektorn, berättar Christopher Patten, utredare på Transportstyrelsen.

Det kommer inte att vara tillåtet att köra med släpvagn upp till den nya totalvikten och dessutom måste föraren haft körkort med behörighet B i minst två år. Initiativet hyllas av branschen. Bland annat kommenterar Ford Sverige beslutet:

– Med den nya försöksverksamheten och våra uppgraderade modeller kan våra kunder nu enklare ställa om till elektriska fordon och bidra till en grönare transportsektor. Vi presenterar även nya leasingerbjudanden med 12 månaders bindningstid för företag som befinner sig i en uppstart eller omställningsfas och söker ett flexibelt upplägg, berättar John Hurtig, VD på Ford Sverige.



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.](#)

10. Koenigsegg slog 4 världsrekord på svensk flygplats

Av Maths Nilsson

1 juli 2024 kl 21:48

Koenigsegg har slagit flera världsrekord. På Örebro Flygplats lyckades en Koenigsegg Jesko putsa rekordet från noll till 400 km/h och tillbaka till noll med nästan en sekund. Bilen slog även världsrekord på 0-400 km/h. Och ännu snabbare rekordförsök är på gång. – Vi har gjort förberedelser för toppfartsrekord också, säger Christian von Koenigsegg.



Koenigsegg Jesko är tillbaka med besked. På Örebro Flygplats gjorde den svenska hyperbilen en rejäl putsning av Koenigsegg Regeras ett år gamla rekord på noll till 400 km/h och tillbaka till noll. Jesko klarade körningen på 27,83 sekunder, en putsning med 0,98 sekunder. Av bara farten slog Jesko även rekord på 0-250-0 mph och på bara 28,27 sekunder.

Inte nog med det. Koenigsegg blev även snabbaste produktionsbil upp till 400 km/h på 18,82 sekunder och snabbast upp till 250 mph på 19,2 sekunder. Rekorden sattes med Koenigseggs testförare Markus Lundh bakom ratten på Örebro Flygplats klockan 5 på morgonen den 27:e juni 2024.

– Eftersom det är en stor prestandautmaning på en mycket kort tidsperiod finns det inget annat test som detta, det är det som gör det spännande, säger Koenigsegg.

Rekorden togs med en Koenigsegg Jesko Absolut helt i standardversion, så när som på en rullbur. Bilen är toppfartsversionen av Jesko och har en en 5,0-liters dubbelturbo-V8 som ger 1625 hästkrafter på E85. Hästkrafterna går ner i backen via bakhjulen och Koenigseggs nioväxlade Light Speed Transmission. Bilen kördes på E85-bränsle och var skodd med Michelin Cup2 R-däck.



FILM: https://youtu.be/6xY_LQzTyus

– Det är en helt annan bil, det finns det inga batterier i den här bilen förutom 12 volt. Det är en V8-motor med 1600 hästkrafter som körs på förnybart E85-bränsle. Den har vår LST 9-växlade växellåda. Detta är versionen med lågt luftmotstånd, så det är en fördel från noll till 400 km/h, men den har ingen aktiv aero eller downforce vid inbromsning, men ändå lyckades vi slå våra egna rekord, säger Christian von Koenigsegg.

De nya världsrekordet kan vara en försmak inför ett ännu mer prestigefyllt rekord. Koenigsegg laddar nu för att slå sitt eget världsrekord som Koenigsegg Agera RS innehar med 447 km/h, och som fortfarande är det gällande och godkända fartrekordet för produktionsbilar.

– Såklart vill vi prata om toppfartsrekordet också och vi har gjort en hel del förberedelser. Nu är det upp till att få däcken godkända för denna hastighet så kommer vi att vara redo att köra inom en mycket snar framtid, säger Christian von Koenigsegg.

LÄS MER:

- [Koenigsegg spöade elbil – tog tillbaka världsrekord](#)
- [Rekordmånga Koenigsegg samlade: "Otroligt"](#)
- [Se Koenigsegg krossa banrekordet på Gotland Ring](#)
- [Uppgifter: Nya hyperbilen med 1750 hk har slagit...](#)
- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk](#)
- [Så klarar Koenigsegg en duell mot Tesla Model S Plaid](#)



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. Opel Admiral

Opel Admiral är en personbil, tillverkad av den tyska biltillverkaren Opel mellan 1937 och 1939 och mellan 1964 och 1977.



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

Den första Admiral introducerades i början av 1937 på bilsalongen i Berlin, även om produktionen inte började förrän i slutet av året, med bara åtta tillverkade 1937. Modellen var ett försök att utmana lyxbilarna i den växande 3,5-litersklassen från **Horch**, **Mercedes-Benz** och **Maybach**. Den kom dock med ett betydligt lägre pris än de liknande storlekarna och motorbilarna från dessa premiumtillverkare, vilket i kombination med dess generöst proportionerade men tekniskt okomplicerade chassi gjorde den till en favorit bland byggarbetsgarna av specialiserade bilarosser. Till skillnad från den något mindre **Opel Kapitän** som introducerades i slutet av 1938 använde Admiral ett traditionellt separat chassi. Den dök upp med flera olika skräddarsydda cabriolet- och limousinkarosser, och tillhandahöll även chassi, motor och chassi för olika stora ambulanser.



Motorer

Bilen drevs av en nyutvecklad 3 626 cc **rak sexcylindrig motor** för vilken en maximal effekt på 75 hk (55 kW; 74 hk) angavs, tillsammans med en påstådd toppfart för standardbilarna på 132 km/h. Motorn delades med den 3,5 ton tunga **Opel Blitz-lastbilen** som tillverkades vid tillverkarens nyöppnade fabrik för **kommersiella fordon** i **Brandenburg an der Havel** sydväst om Berlin, och var tillräckligt lik den tidens **Chevrolet** och **Vauxhall/Bedford** raka sexor för att många servicedelar skulle bytas ut – något som upptäcktes när tyskarna och de allierade erövrade varandras fordon under **andra världskriget**.





Karosser

Grundmodellen Admiral erbjöds som en fyradörrars "Limousine" (sedan/sedan) med ett tillverkarpris på 6 500 riksmark som ansågs vara mycket konkurrenskraftigt. Det fanns också en fyradörrars cabriolet på 7 000 Reichsmark. Kunder som ville spendera mer pengar för mer stil kunde välja en 2+2-sitsig cabrioletkaross Admiral från karossbyggaren Hebmüller i Wuppertal, listad på 8 450 mark. Hebmüller erbjöd också en imponerande sexsitsig "Pullman-Limousine" med kaross Admiral med en förlängd passagerarkabin (i utbyte mot en förkortad bagagebox) noterad till 8 580 mark. Andra karossbyggda versioner inkluderade en 2+2-sitsig cabriolet med kaross av Gläser från Dresden, en bil som av en kommentator beskrevs som "värdig". [4]

Admirals front liknade den amerikanska revolutionerande DeSoto Airflow, med en slutande grill och karossförkroppsligade strålkastare.

Reklamfilm

Amiralens introduktion sammanföll med Tysklands första **Autobahn-byggboom**. Dess 70-liters bränsletank tillät en räckvidd mellan tankstoppen på nästan 400 km (250 miles) trots att bilen förbrukade bränsle med en hastighet av 18 l/100 km (16 mpg-imp; 13 mpg-US). Admiral kunde presenteras som en bekväm och snabb autobahnkryssare.

Mellan 1937 och 1939 tillverkade Opel 6 404 Admirals, fördelade på 3.500 "Limousine"-karosser med sedan/sedankaross, 2 314 cabrioletter och 590 nakna chassin som levererades till oberoende karossbyggare. Enligt en beräkning hade Admiral tagit cirka 25 % av den tyska lyxbilsmarknaden.



Opel "Admiral" Sport-Cabriolet.

Nedläggning

Produktionen upphörde i oktober 1939, efter att 6.404 exemplar hade byggts. Tillverkningen avbröts mer abrupt i **och med krigsutbrottet** än för vissa mindre Opel-personbilar. Militären insisterade på att varje 3.626 cc motor som Opel kunde producera skulle monteras i **Opels 3,5 tons Blitz-lastbilar** för militärt bruk.

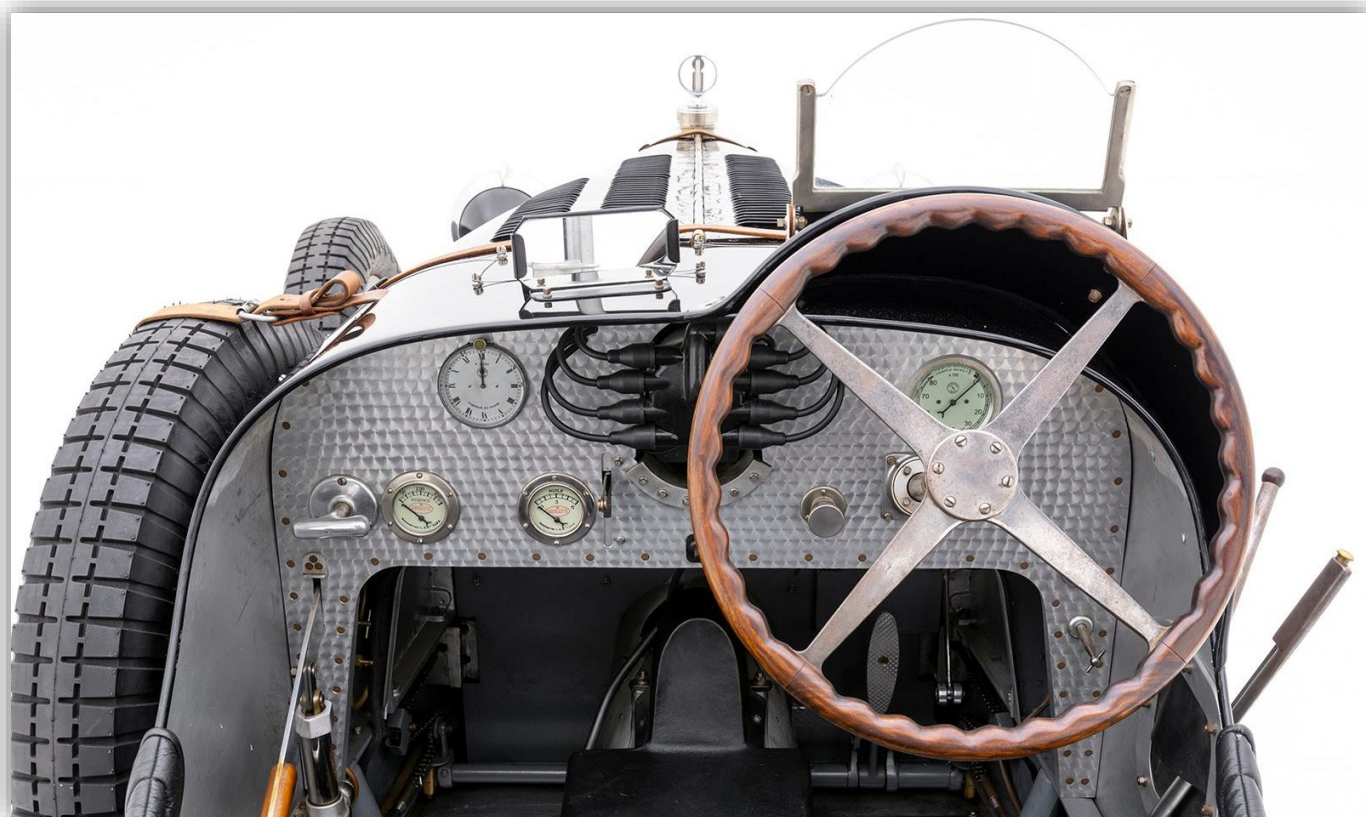
Armén rekvierade många amiraler direkt före krigsutbrottet, antingen för att använda dem som officerarnas "stabsbilar", eller för att skära bort den bakre delen av bilkarossen direkt bakom B-stolpen och modifiera dem för användning som ambulanser eller lätta lastbilar. Eftersom endast ett litet antal har byggts innebär detta att den första generationen Admiral är en sällsynt bil nuförtiden.

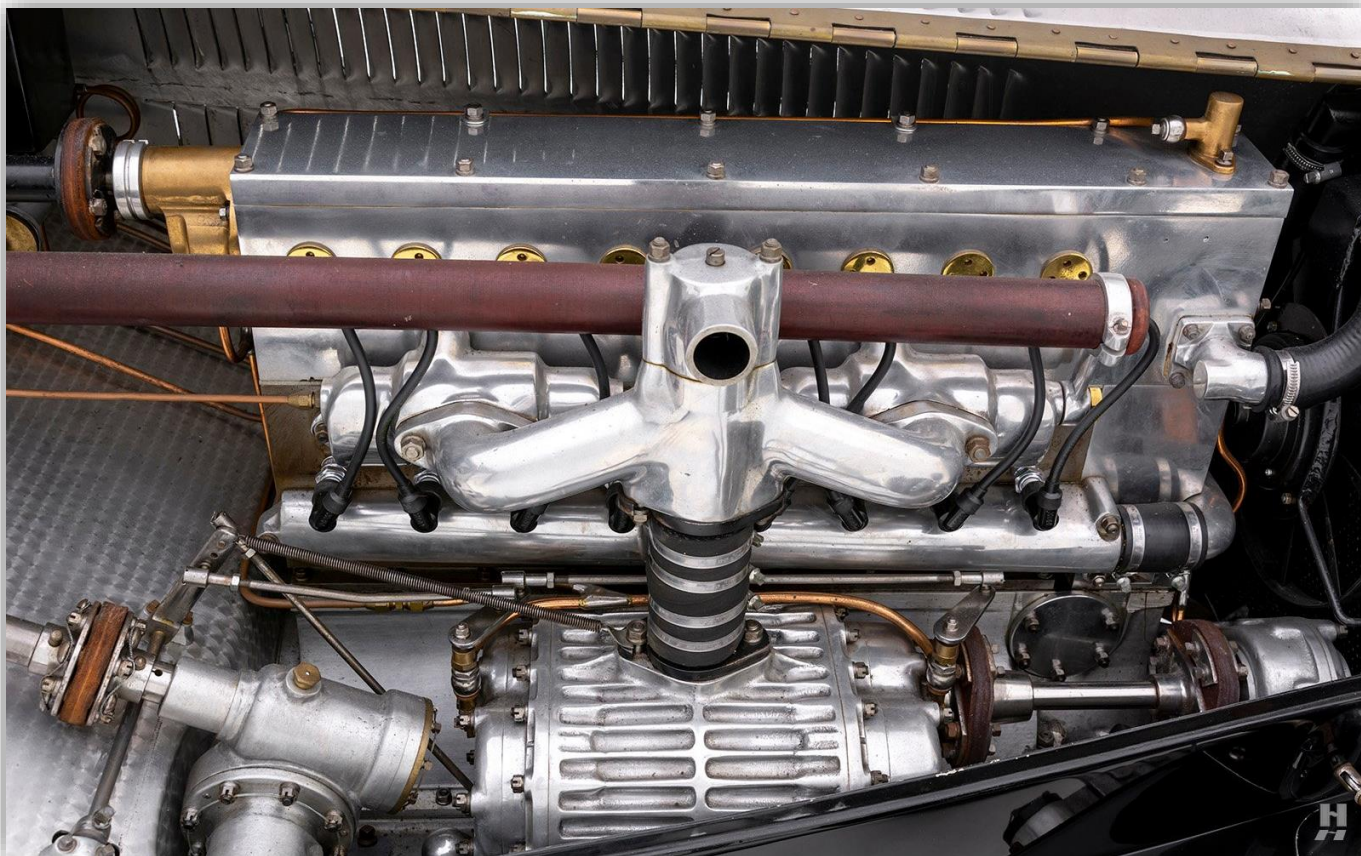


12. Bugatti T35B av Pur Sang 1927

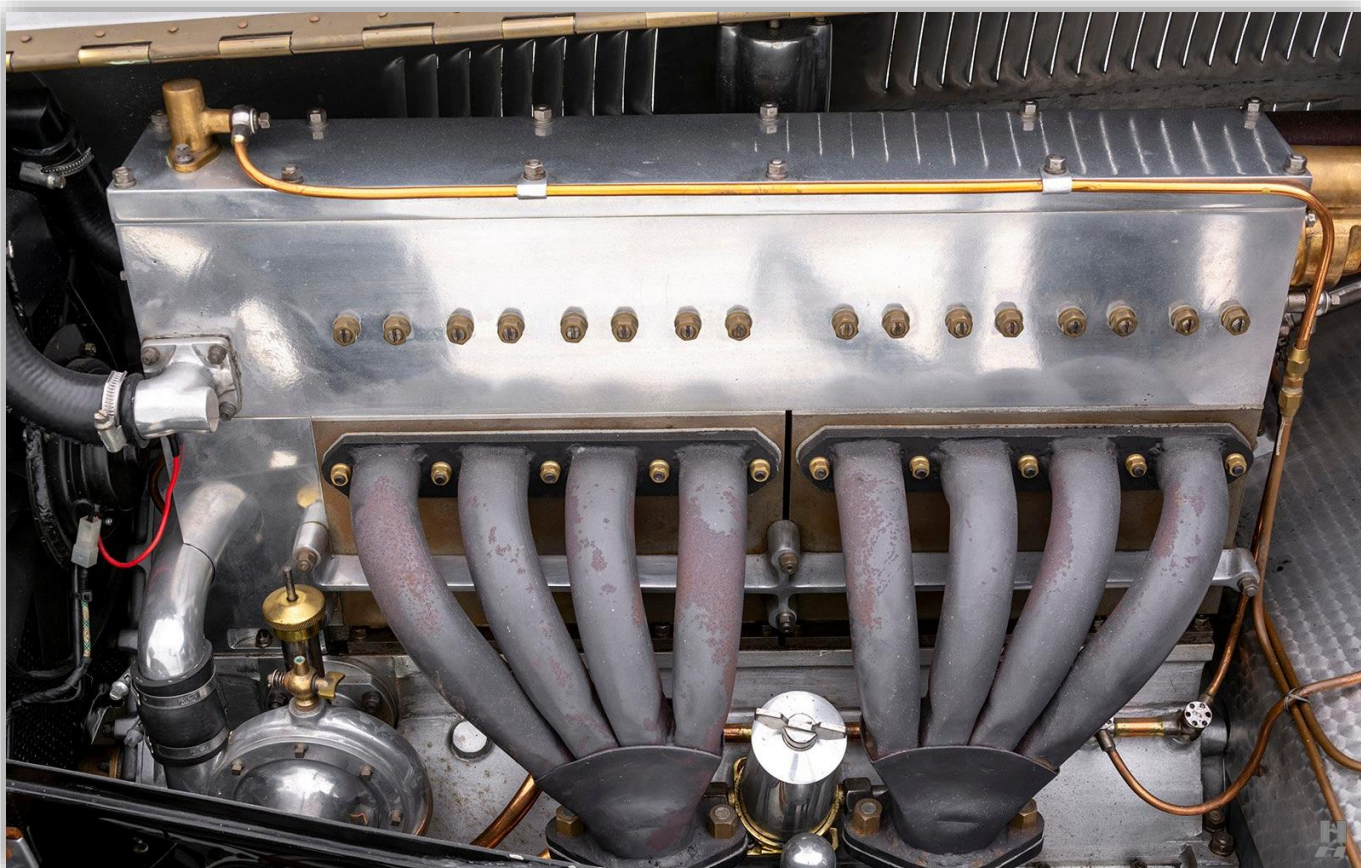


Le Pur Sang des Automobile. Denna fras, som myntades av **Le Patron** själv och grovt översattes som "den renrasiga bilen", var kärnan i varje bil som rullade ut från Ettore Bugattis fabriksgrindar i Molsheim. För dagens bilkännare – åtminstone för dem som inte är ute efter en hyperbil i 250 km/h – lever den andan vidare via Pur Sang Automobiles, ett passionsprojekt av den argentinska entusiasten och mäterestauratören Jorge Anadon. Anadon skapade företaget ur en brinnande önskan att äga en av Ettore Bugattis magnifika Type 35:or.





När Anadon restaurerade en av dessa bilar åt en kund var Anadon tvungen att göra nya gjutningar på grund av behovet av delar, och den uppgiften växte till den grad att han tillverkade varenda komponent i Type 35 och monterade en komplett bil i sitt vardagsrum! Anadon var mer än bara en detaljerad kopia, utan replikerade den process i vilken Type 35 byggdes och fångade mästerligt själva essensen av originalet.





Idag tillverkar hans skickliga hantverkare inte bara vackra bilar, utan de bevarar historien genom sitt hantverk och sina tekniker. Pur Sang-bilarna är byggda nästan exakt som de var på 1920-talet, från de sandgjutna motorkomponenterna till sömmarna i lädersittbrunnarna, med diskret hänsyn till modern teknik och metallurgi.

Från Anadons personliga typ 35-recreation spreds ryktet, och snart fick Pur Sang provision för kundtyper 35, varav en del gick till ägare av originalbilar. Andra modeller, som Type 43, följde, och nyligen utökades Pur Sang Automobiles till att omfatta ikoner från andra märken, till exempel Alfa Romeo 8C.

Denna underbara Type 35B av Pur Sang representerar det renaste uttrycket för Jorge Anadons passion. Den har en finish i helsvart med vackra rågjutna lättmetallfälgar och komponenter och kapslar in allt vi älskar med sevärdheterna, dofterna och ljuden från klassisk bilkörning koncentrerat i denna kompakta, kompressormatade, 8-cylindriga maskin.

Kosmetiskt har bilen en fantastisk mild patina som ytterligare understryker dess redan autentiska presentation. Varje detalj i bilen ser ut och känns autentisk, från de vajermanövrerade bromsarna till finishen på bladfjädrarna och hjulen. Säkerhetskablar används genomgående och proportionerna, utseendet och känslan av de mekaniska och kosmetiska aspekterna är helt perfekta. Lacken är i mycket gott skick men visar lite lätt slitage. Ljusarbetet och metalldetaljerna är också mycket fina och den övergripande presentationen överensstämmer med en bil som restaurerades (eller i det här fallet byggdes) för några år sedan, användes regelbundet och aldrig försumrades, med en trevlig ärlighet som är desto mer imponerande med tanke på att detta är en Pur Sang-skapelse.

Att komma nära och personligt med denna Type 35B Pur Sang avslöjar skickligheten och passionen hos dess skapare. Karossen helt i legering är handformad, har en utmärkt finish till en hög standard och inkluderar stänkskärmar för vägbruk. Sittbrunnen har smidigt svart läder, som garanterat kommer att bäras som ett favoritpar handskar när du staplar på milen.



Stämningfulla tidstypiska detaljer inkluderar Marchal-strålkastare, en Boyce Motometer och läderremmar som binder fast motorhuven och det sidomonterade reservhjulet. Ettore Bugattis distinkta 8-ekrade lättmetallfälgar är troget återgivna i gjuten aluminium och har bromstrummorna som original – en smart lösning för att hantera bromsslitage under ansträngande uthållighetslopp. Hjulen är klädda med tidstypiska däck med blockmönster för att säkerställa ett autentiskt utseende och köregenskaper. I den ombonade cockpiten med två platser möts föraren av det allra nödvändigaste för att styra en Grand Prix-uppförd maskin – bara en tach, olje- och bränsletrycksmätare och en klocka.

Att greppa träfälgerna med fyra ekrar och avfyra den morrande 2,3-liters raka åttan framkallar bilder av franska motorsporthjältar som Louis Chiron och Helle Nice som glider sina Type 35:or i snibben runt på de dammiga banorna i Europa. Med överliggande kamaxlar och en centrifugalkompressor gjorde dessa fjäderlätta bilar uppemot 130 hästkrafter på sin tid, och med de förbättrade interna delarna och materialerna som används av Pur Sang Argentina är effekten utan tvekan högre. Kraften skickas bakåt via en 4-växlad manuell växellåda med omvänd H-mönsterändring.

Denna Bugatti beställdes av sin ursprungliga och enda ägare och färdigställdes i oktober 2015. Pur Sang-byggspecifikationsbladet som medföljer bilen anger följande funktioner som ingår i bygget:

Mekanisk

- Förbättrad avfyrningsordning
- Uppgradering av vev för planlager
- Elektrisk radiatorfläkt på termostat
- Generator och batteri under förarsätet
- Modernt BMW-oljefilter inuti originalfilterhuset
- Elektrisk startmotor
- Ki bensinpump på instrumentbrädan
- Elektrisk bränslepump bakom sätet
- Handbränslepump på instrumentbrädan
- Handoljepump på andrepilotsidan
- Avgasrör med ljuddämpare

Vägtillbehör

- Strålkastare för Marchal
- Scintilla bakljus (med bromsljus inbyggt)
- Vindruta i Brooklands-stil endast för förare
- Lagerbackspegel monterad ovanpå ventilen

Avsluta detalj

- Blank svart exteriörfärg
- Växellådsskydd i läder
- Hölje över startmotor

Efter färdigställandet importerades denna Type 35B till Kalifornien där CARB (California Bureau of Automotive Repair) bekräftade bilen som SPCNS (Special Construction) den 13 september 2022 (etikett fäst på brandväggen), följt av efterföljande registrering och titel i Kalifornien.

Vackert utformad och underhållen i utmärkt skick av en hängiven samlare som har njutit av bilen som den är tänkt att vara, är denna Pur Sang betitlad och utmärkt för njutning i olika vintage motoring-evenemang och kommer garanterat att lämna ett Cheshire Cat-flin på ditt ansikte med varje tramp på gasreglaget.

Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs

\$ 229,500

ARTIKELNUMMER 7740



Roger Warolin