



*Wanderer W25 K*

1. Provkörning av Volkswagen ID. Buzz Pro GTX LWB
2. Tesla Model 3 Performance
3. Stora Hyundai Ioniq 9
4. Elbilsfiaskot gör att Ford ändrar kurs
5. Räckviddsförlängare ska rädda Ford och Stellantis
6. Koenigsegg har lösningen som är smartare än elbil
7. Volvo gör rekordvinst
8. Polisen varnar för miss med släpkärra
9. Tusentals svenska bilägare lurade
10. Sällsynt 1958 Cadillac Eldorado Brougham säljs
11. Bentley 4 1/4 Liter Sedan
12. Wanderer W25 K

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Volkswagen ID. Buzz Pro GTX LWB

Publicerad 16 jul 2024 kl 18.19

Lång hjulbas, sju sittplatser och fyrhjulsdraft. Det var så här vi helst sett den eldrivna folkbussen ID. Buzz redan vid premiären. Men nu är den här och de stora familjerna har fått sin elbil.



*Volkswagen ID. Buzz finns nu i ett långt utförande med plats för sju personer. Fyrhjulsdreven är den dessutom.*

Två år - så lång tid har alla som suktrat efter en sju-sitsig version av ID. Buzz fått vänta. Kanske beror det på produktionsproblem hos Volkswagen, kanske på leveransproblem från underleverantörerna eller så handlar det om, som så många gånger förr, mjukvara. Oavsett vilket så bör europeisk bilindustri snabba på alla sina processer för att kvickare få ur sig bredare modellprogram. För det finns konkurrenter i öst som är snabba från koncept till färdig bil och för dem är två år en evighet för en andra version på samma plattform.

#### **DET HÄR ÄR NYTT**

##### **Elmotor**

En egenutvecklade elmotor på 210 kW har utvecklats för bland andra ID.7 och den monteras nu även i ID. Buzz. Motorn är effektivare än tidigare med mindre energiförluster.

##### **Fyrhjulsdraft**

GTX betyder fyrhjulsdraft och att elmotorn bak får sällskap av en elmotor på framaxeln på 80 kW. Men när motorn fram arbetar plockas effekten från motorn bak ner och den sammanlagda uteffekten har begränsats till 250 kW. Även vridmomentet har begränsats.

##### **7-sits**

Med längre hjulbas kan vi äntligen plocka in en tredje sätesrad. Mittenraden kan fås med två eller tre platser. De bakre stolarna kan plockas ut.



*Bara madrasserna som saknas. 2 469 liter ryms i detta utförande.*

**Volkswagen** har ändå haft lite tur att relativt få velat göra stora sju-sitsiga elbilar. Sex-sitsiga **Tesla Model X** var länge helt ensam men nu finns stora bilar från **Maxus** och **Mercedes** men framför allt, sedan förra året, **Kia EV9**. Men där några av dem flirtar lite med SUV-segmentet står **ID. Buzz** ensam bland familjebussarna som verkligen är bussar. En stor, hög och bred front är heller inte det allra bästa för en elbil som behöver tänka på formen och vikten.

Under vår provkörning av en sex-sitsig, tresitsig soffa i mitten blir standard men vår provbil hade två pilotstolar i mittraden, låg förbrukningen på drygt 2,5 kWh per mil. Det är en hög siffra men med tanke på fyrhjulsdraft och vikt är det ändå godkänt. Nu ska sägas att det var lugn körning på tyska landsvägar och väldigt korta sträckor snabb motorväg där ID. Buzz är som sämst.

Några räckviddssiffror för versionen med lång hjulbas och fyrhjulsdraft finns ännu inte. Det nämns 48 mil i stadstrafik för versionen med enbart bakhjulsdraft. Moderna eldrivlinor är bra på att spara energi när fyrhjulsdraften inte används så numera är det inte så stor skillnad mellan drivning på en eller två axlar. För de som lyckas allra mest handlar det om en räckviddsskillnad på ett par mil vid blandad körning och mindre än så vid stads- eller motorvägskörning i lugnt tempo.

Räckvidden har säkrats med mer energi i batteriet. Numera kan du bära med dig hela 86 kWh användbar energi. Väljer du kort-Buzz är batteriets kapacitet på 79 kWh. Både lång och kort ID. Buzz finns med fyrhjulsdraft. Dragvikten har ändrats och kort-Buzz med fyrhjulsdraft kan du dra hela 1,8 ton. Lång-Buzz får nöja sig med 200 kg mindre, 1,6 ton.



*Bildskärmen till höger är på 12,9 tum. Tyvärr fortfarande touch-reglage.*

Köregenskaperna var fina redan i kort-Buzzen och de har hängt med nu även när hjulbasen ökats på 25 centimeter och bilen blivit fem meter, minusfyra centimeter, lång. ID. Buzz ser betydligt större ut på utsidan än den är när du sitter vid ratten. För vem kan med blotta ögat se att det inte är så stor skillnad på lång-Buzzen och en **Volkswagen ID.7**?

När jag kört en stund är det dags att krypa in i baksäten(a). Skjutdörren har blivit 19 centimeter bredare vilket förbättrat insteget ordentligt. Med två pilotstolar i mittenraden är det inga problem att nå sätet längst bak. Där sitter jag kungligt med gott om plats för mina 189 centimeter. Här finns luftutblås och laddplats för mobilen. De bakre stolarna kan skjutas fram om jag vill ha mer lastutrymme och dessutom plockas ur helt.

Den nya elmotorn på bakaxeln är på hela 286 hästkrafter med en motor även fram är den totala effekten hela 340 hästkrafter. Det fanns de som tyckte att gamla ID. Buzz var lite seg men det kan de knappast säga nu. Det skjuter på bra även i de brantaste uppförbackarna. Effekten regleras så att när den främre motorn behöver ge kraft, när du behöver fyrhjulsdrift, stryps den bakre motorn något. Därmed får du "bara" 10 newtonmeter mer vridmoment med två motorer jämfört med om du väljer en motor och enbart bakhjulsdraft.

Bildskärmen i mitten på instrumentpanelen är på 12,9 tum och grafiken har uppdaterats. Röststyrningen har förbättrats och efter att ha kört ID.7 dagarna före provkörningen av ID. Buzz kan jag bekräfta förbättringarna. Men tyvärr har VW inte plockat in Skodas fina reglage utan envisas med sina touch-reglage under bildskärmens blanka yta.

Panoramaglastaket är det största VW-gruppen låtit bygga och ger rymd och ljus till kupén utan att solen blir störande för vare sig passagerare eller bildskärmar.



*Volkswagen ID. Buzz med sju sittplatser är elbilen för den stora familjen.*

Sittpositionen känns igen från kort-Buzz men ratten är mer vinklad uppåt som på en personbil är nedåt som i en klassisk buss. Bildskärmen sitter aningen långt ifrån föraren och muggållarna nere till höger om föraren kräver långa armar.

Sakta men säkert kommer Volkswagen upp i laddhastighet och ID. Buzz kan nu laddas med en effekt upp till 200 kW. Om återigen ska jämföra med ID.7 så är erfarenheten från laddning i Sverige i sommar att den snabbt når den effekten och laddkurvan är godkänd. Vi får se om även laddning i kyla har förbättrats. För många elbilsägare är det numera det som upplevs som den största nackdelen.

Den svenska importören har inte räknat färdigt så vi har när det här skrivs inget pris på lång-Buzz med fyrhjulsdraft. Med bakhjulsdraft är startpriset 659 900 kronor. GTX-versionen får lite mer utrustning så räkna med ett rejält påslag. Ska vi ta prisstrategin för ID.7 som jämförelse kan vi se att en ID.7 GTX är drygt 70 000 kronor dyrare än bakhjulsdrivna ID.7. Men även om VW landar på säg 730 000 kronor för ID. Buzz GTX LWB är det betydligt mindre än en konkurrent som Kia EV9.

### **VOLKSWAGEN ID. BUZZ PRO GTX LWB**

**Pris:** Ej klart

**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 109 hk (80 kW), vridmoment 134 Nm. Bakre elmotor, max effekt 286 hk (210 kW), vridmoment 550 Nm. Max systemeffekt 340 hk (250 kW), sammanlagt vridmoment 560 Nm. Batteri 91 kWh varav 86 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/200 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trummor bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 235/60 R18 fram, 255/55 R18 bak

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 324, längd 496, bredd 211, höjd 193, spårvidd f/b 167/167. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 695, maxlast 305, max släpvagnsvikt 1 600. Bagagevolym (VDA-liter) 306–2 469 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 6,5 s, toppfart 160 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning i.u kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd i.u km.

**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

## Rivaler



### Kia EV9

Hyllad över hela världen och så sent som i vintras vinnare av Teknikens Världs Stora Bilpriset där EV9 ansågs vara den då mest användbara elbilen i Sverige. Nu har EV9 i alla fall till utrymme fått en värdig konkurrent.

Pris: från 807 900 kronor.



### Tesla Model X

Kan en bil som är nära dubbelt så dyr vara en konkurrent? Ja, kanske. För även om hypen runt Tesla och speciellt dörrarna på X lagt sig så är det här en mycket kompetent familjebil med snabb laddning och lång räckvidd.

Pris: från 1 276 170 kronor.



**Jan-Erik Berggren**

**Feber**

## 2. Tesla Model 3 Performance är klart roligast per krona

Av Roger Åberg

2024-07-18 kl 21:00

Det här är en provocerande bra bil.



FILM: <https://youtu.be/OxQL6Sq6tlk>

### Att den är snabbare är inte grejen

En vanlig long range gör 0-100 km/h på 4,4 sekunder, knappast långsamt. Performance gör det på 3,1 sekunder. Men det är som sagt inte där skillnaden sitter tycker jag. Performance är tightare, hårdare (om man vill) och ännu exaktare. Vanliga Model 3 är inte dålig, men det här sätter pricken över i:et. Performance gör helt enkelt att Model 3 går från rolig till superhärlig att köra. Jag vet precis var jag har den, hela tiden. Styrningen är kanske inte den bästa jag har varit med om, men den är tillräckligt hård och precis för att göra mig nöjd. Mer än så faktiskt. Kraften finns såklart där, så att det räcker och blir över. Kort och gott så vill jag åka och handla när jag har den här. Det är ett bra betyg.



### Betydligt billigare än konkurrenterna

Det finns säkerligen andra bilar som är ännu roligare att köra. Men inte till det här priset. Eller den här förpackningen. Vanliga long range kostar 603.170 kronor och performance kostar 661.170 kronor. För 58.000 kronor får man alltså något som är lite stökigare, men mycket roligare. Hyundais Ioniq 5 N är ännu roligare och en gnutta mer praktisk, men den kostar också 834.900 kronor. Och där får man leva med ett mycket sämre system. En BMW i4 M50 är också en fantastisk bil, men börjar på 758.900 kronor. Även här ett system som inte är i närheten av Teslan. [Jämför det tre bilarna](#) så ser du. Teslan är bäst på allt. Det är alltså otroligt mycket, och rolig, bil för pengarna. Det finns egentligen bara en sak som stör mig, att det inte är en liftback, alltså att bakluckan även innefattar bakrutan vilket gör att man kan packa mer. Inte i liter, men i form. Och just ja, det är en irriterande söm på baksidan av ratten. Det är allt.

### Det finns inget att klaga på

Annars är det totalt fritt från saker att klaga på. Tesla Vision är inte alltid bättre än parkeeringssensorer, men jag upplever det som tillräckligt bra. Och Teslas funktion för självparkeering är bäst på marknaden, för den är snabb och funkar alltid. Inredningen är möjligen lite väl tråkig, men den fungerar och jag blir inte irriterad på någonting. Man får fejkad kolfiber på instrumentbrädan och riktigt ok sportstolar. Facken för mobilen är bäst placerade. Det finns en massa utrymme. Skärmen är perfekt, med nya uppdateringen av systemet ännu bättre än tidigare. Det finns alltid småsaker, men Tesla är bäst i branschen, så är det bara.



Prylar som är unikt bra på en sak faller jag sällan för, det är de som är tillräckligt bra på allting som jag älskar. Och Tesla är där. Den är tillräckligt rolig att köra för att göra mig nöjd. Den är tillräckligt praktisk. Allt fungerar som man förutsätter att saker ska fungera 2024. Och detta till en prislapp som är minst 170.000 kronor lägre än den konkurrent som är i närheten att leverera samma sak. Det är väldigt mycket pengar.

Att köpa en Tesla 2024 är kanske inte det mest unika man kan göra. Jag vill nog egentligen inte att en Model 3 ska vara det bästa köpet om man letar efter något roligt, men nu är det så. Så vill du ha något som är lite roligare för en rimlig peng finns det bara ett svar, och det är den röda bilen på bilderna i den här artikeln.



**Roger Åberg**

## Teknikens Värld

### 3. Stora Hyundai Ioniq 9 kommer i år – syskon till Kia EV9

Av Mattias Rabe publicerad 18 jul 2024 kl 12.16

Kia har sin stora SUV EV9, snart har Hyundai en motsvarighet. Att den får tre sätesrader står klart, men exakta specifikationer är ännu okända, så även vilken beteckning modellen ska bära. De senaste uppgifterna säger dock att det blir Ioniq 9, inte Ioniq 7.



*Hyundai Seven Concept som presenterades i november 2021.*

Stora eldrivna bilar med plats för en stor familj eller ett halvt fotbollslag kryllar det inte av på marknaden. **Volkswagen ID. Buzz** är en, **speciellt i det långa format** som alldeles nyligen lanserades, **Kia EV9** en annan och **Tesla Model X** en tredje. **Mercedes EQV**, **Maxus Mifa 9**, **Toyota Proace Verso Electric** och **Citroën ë-Spacetourer** finns också som rymliga alternativ. Därutöver finns det ytterligare några sjusitsiga elbilar av mer kompakt slag, exempelvis **Peugeot e-Rifter** och **Mercedes GLB**.

Och snart kommer ännu en av det större slaget, nämligen **Volvo EX90** som nyligen **gick i produktion** efter **långa förseningar**. När den väl kommer ut på vägarna får den möta motstånd från Sydkorea. Inte enbart av nämnda EV9 utan också av Hyundais motsvarighet.

Hyundai bekräftar nu modellförändringar inför modellår 2025 och i informationen nämns en crossover med tre sätesrader som ska ha världspremiär senare i år.

Det är inte svårt att gissa att det rör sig om ett EV9-syskon, Hyundai och Kia är som bekant syskonmärke inom samma koncern (Hyundai Motor Group).

Det innebär ännu en elbil på koncernens **E-GMP-plattform** (Electric Global Modular Platform) som presenterades för snart fyra år sedan. Plattformen är redan grunden till elbilmodeller såsom **Hyundai Ioniq 5** och **Ioniq 6**, **Kia EV6** och **Genesis EV60**, men även till nyligen presenterade **Kia EV3** där den dock har modifierats en aning, bland med sänkt spänningsnivå från 800 till 400 volt.



*Bakre självmordsdörrar (även kallade flickfångardörrar och kidnappardörrar) ska vi nog inte förvänta oss på produktionsbilen.*

**Hyundai** har inte släppt några specifikationer för nya storsuven, men vi misstänker att det blir väldigt likt det som Kia EV9 erbjuder – eventuellt med någon justering hit eller dit.

I EV9:s fall finns modellversioner med bakhjulsdrift och 204 hästkrafter samt med fyrhjulsdrift och 385 hästkrafter, samtliga med 99,8 kWh-batteri. Utanför Europa finns även en bakhjulsdriven version med 218 hästkrafter och 76,1 kWh-batteri. I Sverige saluförs endast de fyrhjulsdrivna varianterna.

Under senhösten 2021 presenterade Hyundai i Los Angeles en konceptbil vid namn **Seven Concept** som var en förhandstitt på vad som komma skall. Det är denna konceptbil du ser på bilderna här i artikeln.

Hur mycket av formerna som kvarstår till produktionsbilen återstår att se, men vi kan väl gissa att den stora bakrutan redan nu kan uteslutas.

Vad gäller modellbeteckningen är det enkelt att ta fasta på konceptbilens ”Seven”, vilket lutar åt att nya storsuven kommer att heta Ioniq 7, men uppgifter från sydkoreanska medier säger att det sannolikt blir Ioniq 9.





## 4. Elbilsiaskot: Ford ändrar kurs mitt i produktionen

Uppdaterad 19 juli 2024 Publicerad 19 juli 2024

Ford ändrar kurs och satsar på pickuper i stället för elbilar. En kanadensisk fabrik som skulle producera elbilar ska nu tillverka stora pickuper.



*Ford satsar mer på heavy duty pick ups än på elbilar.*

Försäljningen av elbilar har nämligen saktat in för mycket. [The New York Times](#) tar upp det här.

### Ny produktionsplan

**Ford** meddelade i torsdags att de kommer omvandla en fabrik i Kanada. Den skulle bygga eldrivna SUV:ar, men nu blir det pickuper istället. Det är ett tydligt tecken på att biltillverkare bromsar sina elbilssatsningar. **General Motors**, bara dagen innan, minskade sin prognos för elbilar med 50 000 fordon.

### Full kapacitet

Fabriken i Oakville, Ontario, slutade nyligen att tillverka bensindrivna **Ford Edge** SUV:ar. Planen var att bygga eldrivna **Ford Explorer** och Lincoln Aviator. I stället blir det nu den tredje produktionsplatsen för Super Duty-pickuper. Dessa är bland Fords mest lönsamma modeller. **Jim Farley**, Fords vd, sa att de andra två Super Duty-fabrikerna inte kan möta efterfrågan.

### Bromsad elbilssatsning

Ford och GM har bromsat sina investeringar i elbilar. De har skjutit upp nya modeller och batterifabriker. För några år sedan trodde de att de skulle tillverka över en miljon elbilar årligen vid mitten av decenniet. GM:s vd, **Mary T. Barra**, sa att de kanske inte når det målet.



*Svänger hela världen nu? Elbilar säljer inte alls bra.*

### Teslas svar

**Tesla**, som leder elbilsmarknaden, har sänkt priserna på sina elbilar. De har också bromsat sina fabriksplaner i Mexiko. Ett möte mellan vd **Elon Musk** och Indiens premiärminister **Narendra Modi** om en fabrik ställdes dessutom in.



*En pickup på bensin eller el? Bensin verkar vinna.*

### Framtida produktion

Oakville-fabriken ska börja tillverka Super Duty-lastbilar 2026. Kapaciteten blir 100 000 fordon per år. Detta säkrar 1 800 jobb i fabriken och 50 jobb på en motorfabrik i Windsor, Ontario. Ford meddelade att de fortfarande planerar att tillverka eldrivna Explorer och Aviator. Men de sa inte när eller var detta kommer ske.



Åsa Wallenrud

## Teknikens Värld

### 5. Räckviddsförlängare ska rädda Ford och Stellantis

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 19 juli 2024 kl 14.38

En bil som drivs av en elmotor men som har en förbränningsmotor som kan ladda batteriet. Det tycker bland andra Ford och Stellantis ska godkännas av EU även efter 2035. Men bilbranschen är inte enig. BMW tycker att tekniken blir för dyr.



*En förbränningsmotor som kan ladda ett batteri är en bra lösning anser Ford och Stellantis. Lösningen hittar vi i Mazda MX-30.*

EU har beslutat att förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer 2035. Lagen som innebär ett förbud ska förnyas 2026 och frågan är het i EU-parlamentet då omställningen till elbilar går trögt.

De tillverkare som säljer få elbilar pressar på politikerna för att få en enklare övergång. Nu vill Ford och Stellantis, där totalt 14 bilmärken ingår, att så kallade räckviddsförlängare ska godkännas av EU.

Bilarna går under namnet EREV och i Kina tillhör de gruppen "New Energy Vehicle". Till skillnad mot PHEV-bilarna (laddhybrider) drivs EREV-bilarna av en elmotor. Energin kommer från ett relativt stort batteri och när energin tar slut kan en förbränningsmotor ladda batteriet.

## Mazda erbjuder tekniken

Den senaste bilen vi sett i Europa med tekniken är [Mazdas MX-30 e-Skyactive](#), som du kan läsa vår provkörning av om du klickar på länken. Tidigare hade bland andra BMW samma teknik i sin [i3](#).

I en laddhybrid drivs bilen både av elmotorn och förbränningsmotorn och det är svårt att köra långa sträckor i alla olika typer av väder och förhållanden helt på el.

EREV-bilarna är populära i Kina där de står för en stor del av försäljningen av laddbara bilar. I Kina finns märken som Li Auto, Avatr, Neta och Voyah som erbjuder EREV-bilar. Även mobiltelefonjätten Xiaomis nya SUV ska erbjudas med räckviddsförlängare.

Stellantis vd Carlos Tavares säger att de snabbt kan plocka EREV-modeller till Europa via sin samarbetspartner Leapmotor men bara om tekniken blir godkänd även efter 2035 och att EU plockar undan bilarna från de strafftullar på bilar från Kina som infördes tidigare i sommar.

Stellantis utvecklar just nu en EREV-version av sin stora pickup RAM där en V6-bensinmotor kan ladda ett batteri på 92 kWh.

Ineos planerar att erbjuda sin kommande elbil Fusilier med en EREV-drivlina.

### ”För dyrt”

Men alla håller inte med Ford och Stellantis. BMW, som säljer fler elbilar än många andra i Europa, anser att tekniken är alldeles för dyr.

– Att ha ett stort batteri och en förbränningsmotor i samma bil gör det svårt att få ihop ekonomin, säger BMW:s vd Oliver Zipse till Automotive News.

Istället anser Zipse att dagens laddhybrider med en räckvidd på el på tio mil är fullt tillräckligt. [BMW:s i3 REX](#) plockades bort 2018 och efter det har BMW meddelat att det inte blir någon efterföljare.

Tidigare i veckan meddelade EU:s president Ursula van der Leyen att hon vill kämpa för att tillåta förbränningsmotorer som drivs med så kallade e-bränslen. Det är bränslen som ger minimal påverkan på klimatet men det återstår att se om de kan utvecklas för storskalig produktion och vilka utsläpp de har av hälsofarliga partiklar.

EU planerar att införa nya utsläppsregler, [Euro 7](#), som betyder klart minskade utsläpp av skadliga partiklar och krav på låga utsläpp från däck och bromsar.

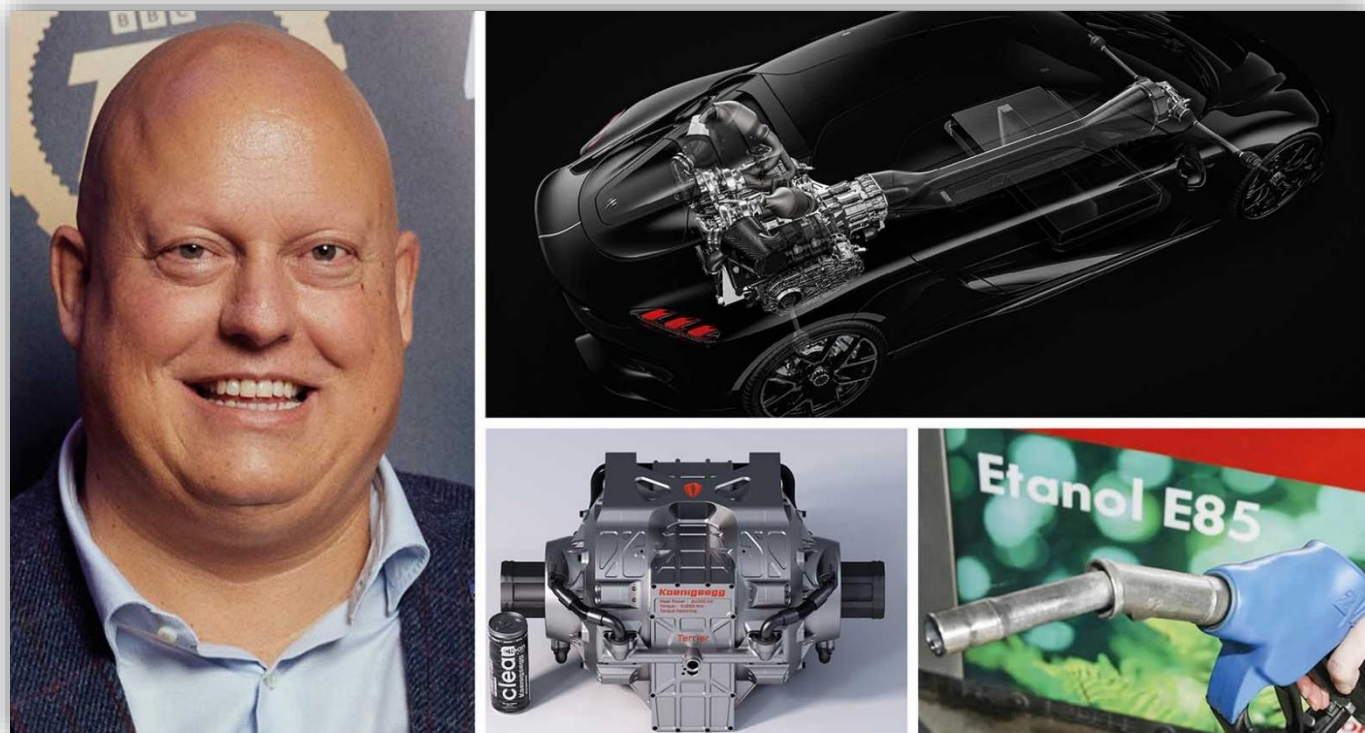


Jan-Erik Berggren

## 6. Koenigsegg: Lösningen som är smartare än elbil

Av Maths Nilsson 18 juli 2024 kl 14:31

Koenigsegg har avblåst sina planer på att göra en elbil. Christian von Koenigsegg skickar en passning till de stora biltillverkarna – om en bil med förbränningsmotor som är minst lika klimatsmart än elbilar. – Det är totalt vansinne att de större biltillverkarna inte tittar mer på de lösningarna, säger Christian von Koenigsegg.



För bara några år sedan planerade Koenigsegg att släppa en elbil med över 2000 hästkrafter. Men trots att Koenigsegg har världsledande teknologi med ultralätta elmotor och inverterar har planerna lagts på is. Det finns helt enkelt inte tillräckligt många köpare av elektrisk hyperbilar idag.

– Hade du frågat för 6-7 år sedan hade jag trott det. Jag tycker elbilar är perfekta som vardagsbilar och kör själv en Model S Plaid och har en Tesla Roadster i samlingarna. Men för en hyperbil tar det bort den levande delen. Du tar bort pulsen, för det handlar inte bara om prestanda. Vi är biologiska varelser, inte robotar, säger Christian von Koenigsegg.

Det har visat sig att många av Koenigseggs kunder, i likhet med Christian själv, kör elbilar till vardags. Men när det kommer till hyperbil vill de ha något som kommunicerar med föraren på ett helt annat sätt.

– En bil med motor pratar med dig, den blir arg, du hör om den mår dåligt. Man kan inte ta bort det främsta karaktärsdraget. Dessutom gör det ingen miljönytta, våra bilar körs så lite att det är sämre att binda upp utsläpp i ett batteri som sällan används. För Rolls-Royce är det perfekt, det är en bil som ska vara så tyst och vibrationsfri som möjligt säger han.

Vissa elbilstillverkare, som Hyundai, har introducerat fejkad motorljud och en fejkad växellåda. Men Koenigsegg tror inte att det är någon lösning för deras bilar.



*Koenigsegg Gemera kan både köras på förnybart E85 och elektricitet, en kombination de stora biltillverkarna borde titta mer på, enligt Koenigsegg.*

– Det är roligare med äkta vara, man kan ha vilka högtalare och skakeffekter som helt. Det är som med Mona Lisa, det är stor skillnad på originalet och kopian.

För Koenigseggs bilar är dessutom miljövinsten minimal. De körs så kort sträcka att det blir svårt att tjäna in koldioxiden som binds upp i batteriet. Istället kan de köras på förnybart E85-bränsle.

– Ska vi göra elbil måste det bryta normen, ha längre räckvidd och lägre vikt. Vi uppnår ändå inte miltalen som behövs, så batterierna gör bättre nytta på annat håll. Men vi är de enda som gör hyperbilar med flexifuel och laddhybrid, säger Koenigsegg.

Han uppmanar andra biltillverkare att titta mer på laddhybrider som körs på förnybart bränsle och e-bränsle. För om de korta sträckorna körs på el och långkörningarna på förnybart bränsle som e-bensin, E85 eller HVO100 är de minst lika klimatsmarta totalt sett som elbilar, enligt Koenigsegg. Märkets nya modell Gemera är händelsvis just en sådan laddhybrid, som kan köras både på el och E85.

– Det är totalt vansinne att de större biltillverkarna inte tittar mer på de lösningarna. Det finns inte tillräckligt med förnybart bränsle för att alla ska kunna köra på det hela tiden. Men om man gör den mesta körningen på el är det inte mycket E85 eller HVO100 som behövs. En laddhybrid som körs på HVO100 när den inte går på el är det allra bästa för klimatet, säger Koenigsegg.



### **Maths Nilsson**

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

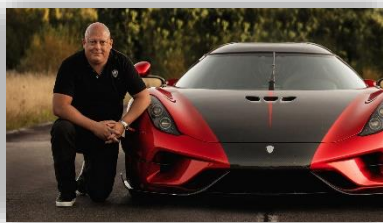
**LÄS MER:**



**Koenigsegg avslöjar: Så blir vår nya elbil**



**Koenigsegg pausar elbil: "Kunderna säger nej, nej, nej"**



**Koenigsegg: Dagens elbilar räcker inte – något saknas**



**Så gick det för Koenigsegg i entreprenörs-VM inatt**



**Koenigsegg: Därför vägrar vi att bygga elbilar**



**Koenigsegg får prestigepris: "Gör det omöjliga möjligt"**



## 7. Volvo gör rekordvinst

Av Roger Åberg 2024-07-18 kl 08:00

### Har bra marginaler på elbilarna



Elbilar är både en väg framåt och ett gissel för många tillverkare. Marginalerna är nämligen inte lika bra som på fossilbilarna hos många tillverkare, men det verkar inte drabba Volvo. Man gjorde nämligen ett rekordkvartal med den högsta kvartalsvinsten någonsin – 8,2 miljarder kronor.

Volvo EX30 säljer riktigt bra och är den tredje mest sålda elbilen i Europa under kvartalet – imponerande! Man har nu 20 procent marginal på sina elbilar, som just nu är EX30, EC40 och EX40, och det får ses som riktigt bra för en producent som ställer om. Totalt sett är marginalen 22,8 procent för bolaget, så fossilbilarna har ännu bättre marginaler, men det är snyggt jobbat att ha så liten skillnad.

26 procent av de sålda bilarna under kvartalet var elbilar, 22 procent var laddhybrider och 52 procent var fossilbilar. Att man inte har hunnit ställa om helt till elbilar kanske är bra... Man sålde 205.400 bilar under kvartalet, en ökning med 15 procent.

Ett orosmoln för Volvo är de nya strafftullarna, som kommer att drabba just EX30 rejält eftersom den tillverkas i Kina. I ett [brev till regeringen](#) säger Volvo att tullarna kan komma att orsaka "betydande finansiell skada" och man vill att modellen undantas från tullarna under en begränsad tid. Modellen kommer att börja tillverkas i Gent i Belgien, men det tar tid att fixa med en fabrik och tillverkningen kan påbörjas först nästa år.



**Roger Åberg**

## 8. Polisen varnar för miss med släpkärria: "Vi tar körkortet"

Publicerad 2024-07-18 kl 6:30 (uppdaterad 2024-07-18 kl 12:56) Text Anki Sydegård

**Nedklassade släpkärror ökar risken för en vanlig felbedömning.**



**Risken är stor** att du råkar lasta för tungt när du kör med släpkärria från trädgården eller renoveringsarbetet till soptippen. Trädgårdsavfall, grus och byggavfall väger ofta oväntat mycket. Nu varnar polisen för att risken för överlast ökar om du kör med en nerklassad släpkärria.

– Vi är inte ute efter att hindra folk att greja i hus och trädgårdar, men när man fyller kärrior med grus och jord är det väldigt lätt att det blir för mycket, säger Richard Nilsson, trafikpolis och operativ koordinatör vid region väst.

Just nedklassade släpkärror gör det svårare att bedöma om lasten är för tung.

– Obromsad kärria är konstruerad för max 750 kilo och med andra ord lite klenare byggd, där syns överlasset lite enklare, säger Richard Nilsson.

**Bakgrunden är** att allt fler släpkärror klassas ner för att bilister med B-körkort ska ha tillstånd att dra dem. Med andra ord anges totalvikten till 750 kilo, trots att släpkärria är byggd för tyngre vikt. Då blir det extra viktigt att ha koll på lastvikten.

Totalvikten må vara 750 kilo men lastvikten kanske bara är 450 kilo och det kommer man snabbt upp i om man fixar med huset och trädgården. Följden av att köra iväg med överlast kan bli stor. Du kan till och med förlora körkortet.

– Väger vi in släpkärria på 825 kilo, alltså tio procent, får du inte köra vidare. Då hindrar vi fortsatt färd. Om vi väger samma ekipage och du går över 30 procent, alltså över 975 kilo, så är det skäl för att återkalla körkortet, säger Richard Nilsson.

**I grund och botten** handlar det om trafiksäkerhet.

– Men en mindre och överlastad släpkärra kan det börja vobbla om du kommer upp i 70 och då kan du tappa kontrollen rätt fort över bilen.

– Vi som jobbar med detta är fullt medvetna om att allmänheten inte har tillgång till vågar och vi är inte ute efter att jaga böter. Jag måste ändå betona att oavsett hur man tänkt, beräknat eller planerat sin last så är man som förare ansvarig för den vikt våra vågar faktiskt visar på vägen, så säger trafikförordningen, säger Richard Nilsson.

**HÄR ÄR TRAFIKPOLISENS TIPS:**

Vad kan du göra för att minska risken för överlast? Kör du jord och grus är det svårt. Men Richard Nilsson har några råd:

- Tänk så här: En skottkärra kan väga upp emot 100 kilo normalt lastad. Då kanske fyra till fem "skottkärror" är ett maxmått om man vill vara säker på en 750 kilos kärra.
- Köper du material på en bygghandel kan du ställa krav på bygghandeln att hjälpa till med en viktberäkning på ditt lass.
- Göm inte att lastvikten är en del av totalvikten, kärrans tjänstevikt ska också rymmas inom de 750 kg.



**Anki Sydegård**

**Mer från vi bilägare:**



**Så höga är böterna för överlast**



**Takbox ger risk för sladd**



## 9. Tusentals svenska bilägare lurade

Uppdaterad 18 juli 2024

Publicerad 18 juli 2024

**Bolaget har blivit anmält över tusen gånger men vägrar ändra sig. Nu stämmer Konsumentverket företaget som lurat tusentals svenska bilägare.**



*Garantin på bilen går ut – men ett erbjudande ger dig chansen att förlänga den.  
Den vägen har tusentals svenska bilägare blivit lurade.*

Det ser ut som en förlängning av din bils garanti när det kommer – men är i själva verket bara ett försök att lura dig.

I flera år har svenska bilägare fått brev med påpekanden om att garantin på deras bil är på väg att löpa ut, tillsammans med ett inbetalningskort för att förlänga den.

Många har betalat och gjort det i tron att det rört sig om ett utskick från bilmärket eller från det egna försäkringsbolaget.

Men varumärket "Dinbilgaranti" har inget med vare sig de etablerade försäkringsbolagen eller bilföretag att göra.

### **Två andra bolag**

Bolaget bakom varumärket – och det "förmånliga erbjudandet" – heter European Warranties Ltd.

Utskick, betalningar och faktureras sköts av ett annat företag, Avendo distribution AB.

European Warranties finns sedan mer än ett år tillbaka på svarta listan, Konsumentverkets varningslista, eftersom bolaget inte gått att få tag i eller kommunicera med.

**Konsumentverket** har så här långt tagit emot över 1 000 anmälningar mot bolaget och de fortsätter att strömma in.

Det svenska företaget Avendo hävdar att man inte har något med utskicken att göra, men KO är av en annan omfattning.

### **Måste vara tydligt**

Marknadsföringslagen säger att det måste framgå tydligt vad som är reklam. Om ett utskick innehåller inbetalningskort måste det vara extra tydligt att det inte är en faktura utan ett reklamutskick.

Det ska för övrigt redan på kuvertet framgå att det rör sig om reklam.

”Utskicken från Dinbilgaranti är utformade så att mottagaren riskerar att uppfatta det som en faktura från ett företag där man redan är kund. Anmälningarna till myndigheten vittnar också om att många känner sig lurade och har betalat i tron att brevet var från det egna försäkringsbolaget eller bilmärkets företag”, säger **Johanna Nyblom**, processråd vid KO.

### **Ska stoppas, kräver KO**

KO anser att Avendo och personen bakom företaget medverkat till att lura konsumenterna genom den marknadsföring som skett.

Därför ska de av domstol förbjudas att fortsätta med marknadsföringen. KO vill även att domstolen utfärdar ett vite, ett belopp företaget och personen bakom det kan dömas att betala om de bryter mot förbudet.



### **Varningen: Företaget vilseleder konsumenterna. Dagens PS**



### **Bluffsajter nedstängda efter uthängningen. Dagens PS**



### **Torbjörn Karlgren**

Reporter på Dagens PS med gedigen bakgrund som bland annat bevakar privatekonomi.



## 10. Galet sällsynt 1958 Cadillac Eldorado Brougham säljs för 220 000 dollar

Publicerad 16 jul 2024 kl 21:35 UTC

Av Ciprian Florea

För att fira sitt "designledarskap" introducerade General Motors 1953 tre toppmoderna cabrioletter i begränsad upplaga. En av dem var Cadillac Series 62 Eldorado. Cadillac sålde bara 532 exemplar, men betraktade modellen som en succé och gjorde Eldorado till en fullfjädrad produktionsbil 1954. Namnskylten förblev i produktion i hela 50 år, och den är en av Cadillacs mest ikoniska.



Mer än sju decennier senare har 1950-talet och det tidiga 1960-talets eldorados förvandlats till önskvärda klassiker. Men till skillnad från många fordon från den tiden är de ganska dyra, med restaurerade och mycket originella exemplar som regelbundet inbringar sexsiffriga belopp. Från och med 2024 har tre modeller nått kvarts miljon dollar: 1959 Biarritz och 1956 Brougham.





Skönheten med fyra dörrar som du ser här är inte en av dessa bilar, men den är en del av ett modellår som också drar in stora pengar på offentliga auktioner. Eldorado Brougham från **1958** är inte riktigt en klassiker för en kvarts miljon dollar ännu, men den är på god väg mot det riktmärket. Denna lyxsedan såldes precis för 220 000 dollar.





Vad var det som fick entusiaster att ta klistermärket så här långt? Tja, 1958 Eldorado Brougham är en sällsynt rigg. Cadillac sålde 1 974 Eldorados det året, men endast 304 beställdes enligt Broughams specifikationer. Det är bara 15,4 % av den totala produktionen. Men just den här fyradörrars är mycket mer sällsynt än så, tack vare sin Maharani Maroon-färg. Endast fyra beställdes i denna nyans. Och man kan lugnt säga att den tvåfärgade grå interiören gör den till en unik pärla.

Ännu viktigare är att denna Cadillac har **restaurerats till högsta standard**. Lacken är trogen fabriksfärgen, karosspanelerna är raka och alla de massiva krombitarna som pryder de främre och bakre fasciorna glänser som nya.

Interiören är lika spektakulär. Läder- och tygklädseln är trogen fabriksspecifikationerna, och allt fungerar som det ska, inklusive luftkonditionering, värmare/defroster, elmanövrerade säten och farthållare. Cadillacen innehåller fortfarande den ursprungliga sminkväskan.

Annonsen anger inte om drivlinan är **siffermatchande**, men den är definitivt tidskorrekt. Denna Brougham förlitar sig på en 365-kubiktum (6,0-liters) OVH V8 och en fyrväxlad Hydra-Matic-kombination som skickar 340 hästkrafter till bakhjulen. Denna motor fanns i Eldorado endast under två modellår (1957 och 1958). Baserat på priset är enheten med största sannolikhet original till bilen.

På tal om det, den här restaurerade riggen med bara 124 miles på odo korsade auktionsblocket för 220 000 dollar, vilket inkluderar avgiften på 10 %. Dekalen gör den till den tredje dyraste Cadillacen från 1958 som någonsin sålts och den näst dyraste Brougham från 1958. Det nuvarande rekordet för Brougham-modeller ligger på 246 400 dollar. Den här bilen är också en av endast tre Cadillacs från 1958 som hittade ett nytt hem för mer än 200 000 dollar.

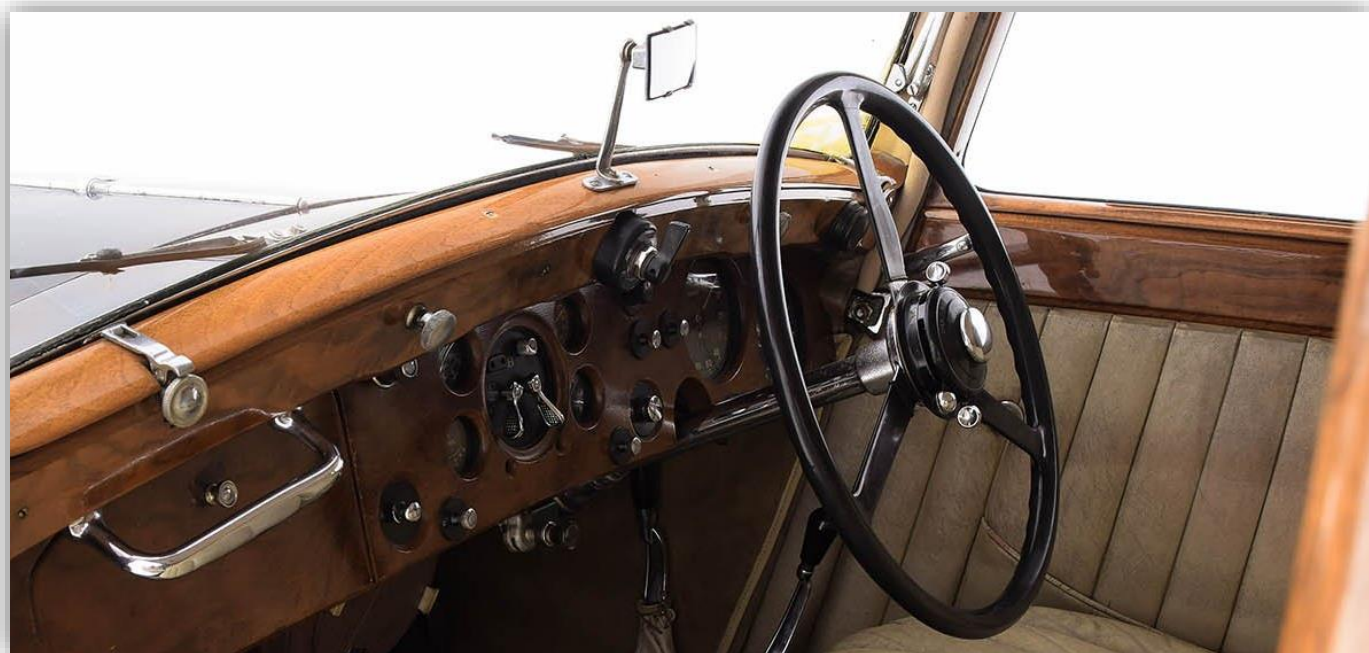


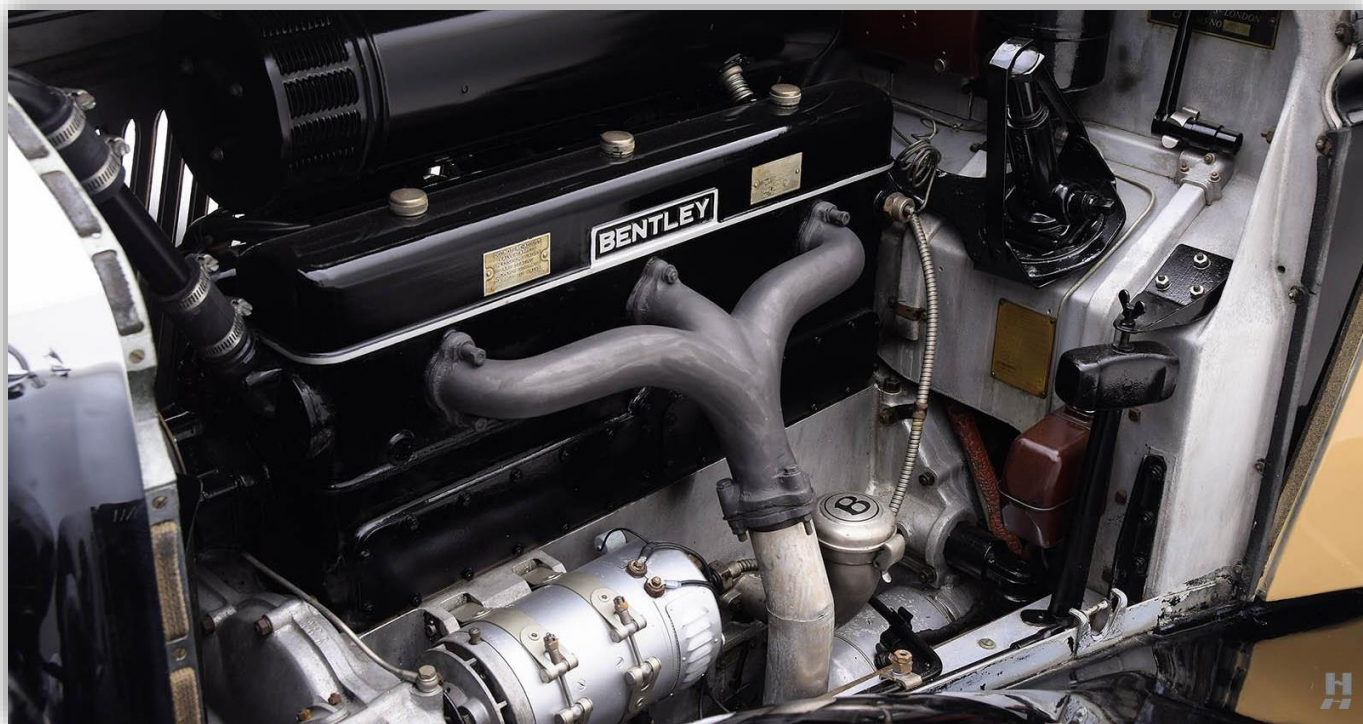
Ciprian Florea

## 11. Bentley 4 1/4 Liter Sedan 1938



Bentley blev känd med kraftfulla tidiga modeller som var lika kapabla att vinna det berömda Le Mans 24-timmars som att bära det mest eleganta karosseri utan ansträngning. Men inte ens den fascinerande figuren Woolf Barnato – diamantarvtagare, investerare, Le Mans-vinnare och ledande Bentley Boy – kunde rädda Bentley från konkurs 1931. W.O. Bentley trodde att han hade nått en överenskommelse med Lagonda om att en försäljning skulle godkännas av konkursdomstolen. Han trodde, det vill säga tills en herre reste sig för att vända sig till domstolen med ett högre bud från en oidentifierad budgivare. Konkursförvaltaren var skyldig att acceptera det högre budet. Budgivaren visade sig snart vara Bentleys ivriga rival, Rolls-Royce.





Den första Bentley som tillverkades i Rolls-Royces Derby-fabrik var 1933 års Bentley 3,5 Liter. Denna Bentley var också den första från eran 1933-1940 som kollektivt blev känd som Derby ("Darby") Bentleys. 3,5-litersmotorn var ett resultat av Rolls-Royce "Peregrine"-projekt, som syftade till att skapa en fin bil i reducerad skala som passade den allt svårare stora depressionen. Det projektet resulterade slutligen i två bilar: Rolls-Royce 20/25 och Bentley 3,5 Liter. Utvecklingen av Bentley 3,5 liter slutfördes under pågående ledning av W.O. Bentley och resulterade i skapandet av två mycket olika bilar, lyckligtvis för Bentley-entusiaster. Det finns trots allt en anledning till att motsvarigheten till Rolls-Royce Owners Club är *Bentley Drivers Club!*





Bentley 3,5 liter blev känd som "The Silent Sports Car", med en tvärströmskonstruktion med dubbla SU-förgasare och dubbla bränslepumpar som producerade 105 hästkrafter som när de matades genom en fyrväxlad synkroniserad växellåda var bra för 90 mph. Bentley 3,5 liter mottogs väl av en beundrande publik för sin mästertliga blandning av lyx och prestanda. W.O. Bentley sägs ha kallat detta för den bästa bilen som någonsin burit hans namn vid den tiden. Cylindervolymen utökades till 4,25 liter 1936 och höjde effekten till 126 hästkrafter och topphastigheten till nästan 100 mph, vilket både ökade prestandan och återigen förmågan att bära ett brett utbud av karosser. Chassin och motorer som byggdes i Derby levererades uteslutande till karossbyggare som konstruerade och konstruerade karosser enligt köparnas individuella specifikationer. Med tanke på denna nivå av exklusivitet tillverkades totalt endast 1 234 Bentley 4,25 liter mellan 1936 och 1940.

Denna **Bentley 4,25 Liter** Park Ward Saloon från 1938 är en mycket bra originalbil som aldrig har krävt eller fått en fullständig restaurering, men som nyligen har uppdaterats till en hög standard som visas på de medföljande bilderna. Den här bilen presenterar sig som precis vad man vill att en gammal Bentley ska vara, formell och bekant på samma gång. Karossen visar en av de snyggaste karosserna som konstruerats på detta chassi; Kanske mer lämpad för en minister än en monark. Exteriören är färdig i en smakfull svart och brun och en kontrasterande röd busslinje, med svarta stänkskärmar och helhjulskåpor som visar båda färgerna med god effekt. Den äldre lacken har sprickor och några tydliga skavanker som man kan förvänta sig med åldern, men har polerats till en ljus glans som ger ett fantastiskt första intryck. Brightwork har använts sparsamt och är i gott skick.

Den ursprungliga interiören lever upp till Bentleys rykte om sportig lyx. De benfärgade lädersätena och dörrkorten har behållits med all sin patina, vilket för tankarna till en anrik klubbmiljö. Stolarna är behagligt inbjudande, men har visat sin ålder under en längre tid.



Innertaket och mattan är nya. Det omfattande originalträet är mycket fint, inte sprucket eller klyvt. Ett skjutbart soltak i metall öppnas över framsätet och inbjuder helt enkelt till soliga körningar. Kofferten är original och visar sin ålder, men innehåller några originalverktyg och en smart fellampa. En fantastisk liten detalj är en originaldekal på vindrutan som vittnar om att denna Bentley deltog i 1967 års internationella Rolls-Royce och Bentley Pageant på Goodwood. W.O. Bentley, som levde fram till 1971, är känd för att ha deltagit i detta evenemang personligen.

Det skulle vara mycket lätt att överdriva attraktionen hos denna underbara gamla Bentley, men det är verkligen inte vad vi har för avsikt att göra. Detta är ett mycket bra original exemplar av en speciell bil som också går och kör mycket bra. Den ursprungliga karossen är mycket rak och interiören har uppdaterats på ett sympatiskt sätt. Bilen har aldrig varit isär. Detta är en exceptionell Bentley från förkrigstiden, och det är en inbjudan att njuta av den här bilen på alla sätt som Rolls-Royce och W.O. Bentley avsåg. Snabb prestanda med fina köregenskaper, bekväm långfärdskörning och ståtlig trottoarkant finns till hands.

Kontakta oss idag om du vill ha mer information om hur du hittar en Bentley 4,25-litersmotor till salu eller om vårt [sändningsprogram för samlarbil](#). Vi är här för att hjälpa dig.





## 12. Wanderer W25 K

Jämfört med de flesta små roadsters från förkrigstiden är Wanderer W25K lätt den mest eleganta. Den drar nytta av s tävlingsteknik samtidigt som den har en stil som är mer lämpad för en toppmodern Horch.



FILM: <https://youtu.be/amTbt7zzek0>

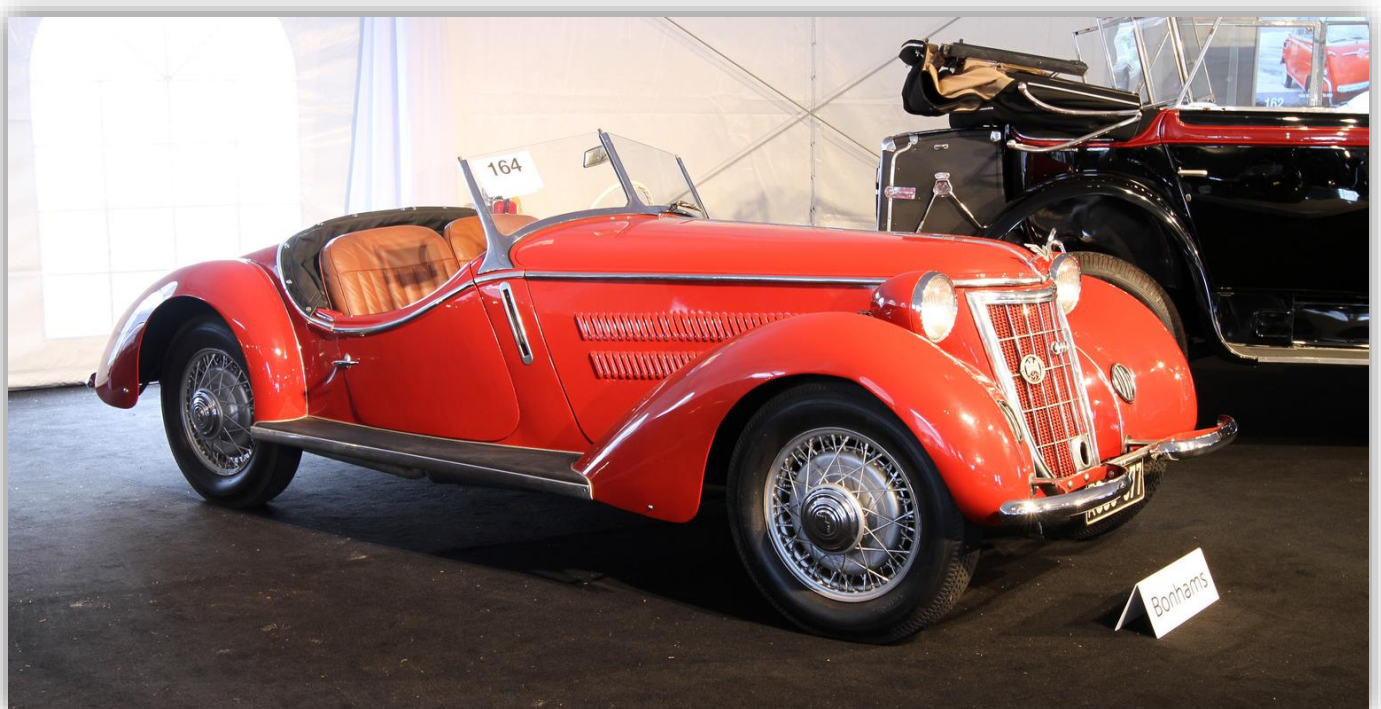




När W25 först släpptes 1936 var Wanderer en del av Auto Union-konglomeratet och bidrog stort med sin Porsche-designade Inline-6-motor. Samma enhet användes i W25 K och erbjöd upp till 85 hk, vilket var tillräckligt för sin mycket låga vikt.

Stilen på W25 liknade andra Auto Union-bilar som också lånade mycket från den tidigare Wanderer W51-designen. Men med sina lågt skurna dörrar, svepande profil och delade fönster hade alla W25:or en distinkt stil tillsammans med fantastiska proportioner och livlig prestanda.

Totalt tillverkades cirka 250 av dessa Wanderers och mycket få överlevde. På grund av deras sällsynthet kostar de uppemot \$150 000 USD.





**Roger Warolin**