



Duesenberg Model J 1931

1. **Xiaomi SU7 Ultra ska sätta rekord på Nürburgring**
2. **Ryska kultbilen återuppstår men tillverkas i Kina**
3. **Så föds en ny elbil var 45:e sekund på Tesla Berlin**
4. **När Volvo byggde V8 för racing**
5. **Terjes Hongqi har kostat 700 kronor per mil**
6. **Regeringen beslutar om ny bonus för den som köper elbil**
7. **Klimatpremie breddas av regeringen för ellastbilar**
8. **Teslas nya jättefabrik som ska utmana Volvo**
9. **Ducatis nya rovdjur har 228 hk**
10. **Northvolts ödesutmaning**
11. **Kias lyxkopia överraskade**
12. **Ferrari Testarossa**
13. **Grattis Vauxhall Firenza**
14. **Duesenberg Model J**

Teknikens Värld

1. Xiaomi SU7 Ultra ska sätta rekord på Nürburgring

Av Erik Wedberg

Publicerad 27 jul 2024 kl 12.00

Den uppmärksammade elbilen från kinesiska mobiltillverkaren Xiaomi har blivit väldigt mycket snabbare. Xiaomi visar specialversionen Ultra som med drygt 1 500 hästkrafter ska sätta nytt elbilsrekord på Nürburgring.



Superelebil från Xiaomi ska sätta rekord på Nordslingan.

Xiaomi arbetar snabbt. Bara en vecka efter att den **eldrivna sedanmodellen SU7** visades i ett rejält banpreppat prototyputförande meddelar de nu att den ska börja byggas. Prototypen som visades har tre elmotorer om totalt 1 548 hästkrafter och ska göra 0-100 km/h på 1,97 sekunder.

Xiaomis vd Lei Jun meddelar nu att produktionsbilen ska ha samma drivlina som prototypen när den sätts i produktion under första halvan av 2025. Medan prototypen hade en påkostad kaross helt byggd i kolfiber uppges produktionsbilen få en mer konventionell, och billigare, konstruktion. SU7 Ultra ska säljas i två utföranden: Standard och Track.

Varför bygger Xiaomi en så extrem version av SU7? För att utmana de etablerade tyska tillverkarna på deras hemmaplan, vilket uppges vara vd Lei Juns personliga mål. Med SU7 Ultra ska Xiaomi försöka sätta nytt rekord för serieproducerade elbilar på Nürburgrings nordslinga i oktober. Snabbast just nu är **Rimac Nevera med en tid på 7 minuter och 5 sekunder**. Tvåa är **Porsche Taycan Turbo GT** med 7 minuter och 7 sekunder. Det är förmodligen inte en slump att texten Ultra på prototypbilens sidor är skriven i ett typsnitt som påminner väldigt mycket om det **Porsche** använder.

Xiaomi SU7 säljs än så länge endast i Kina där den har rönt stor uppmärksamhet eftersom den anses vara prisvärd med lång räckvidd och hög effekt. Särskilt uppmärksammad har den blivit för att flera gånger ha filmats i **våldsamma krascher där det ser ut som att förarna haft svårt att hantera kraften.**



Erik Wedberg

Läs mer:



Provkörning Porsche Taycan Turbo GT



Xiaomi SU7 Ultra gallerier

DAGENS NYHETER.**2. Ryska kultbilen återuppstår – men tillverkas i Kina**

Uppdaterad 2024-07-26 kl 19:08 Publicerad 2024-07-26 kl 18:23

Text Torbjörn Petersson

Ryska Volgabilar – en sentimental symbol för vad industrin i det forna Sovjetunionen förmådde – gör comeback. Men när bilmärket nu återuppstår kommer modellerna från den kinesiska tillverkaren Chang'an. Ett tecken i tiden, när Rysslands beroende av Kina bara ökar.



En Volga GAZ-24 på Röda torget i Moskva år 1969.

Tre modeller av Volgas nya bilar såg dagens ljus vid en mäsas i våras i ryska Nizjnij Novgorod, tidigare Gorkij. Där började GAZ, Gorkijs bilfabrik, tillverka Volga 1956.

Bilarna var stora, med en fläkt av makt. I dem brukade nomenklaturan, klassen av byråkrater i Sovjet, transporteras. De användes också som taxibilar, men slutade tillverkas 2010.

När Ryssland nu behöver väcka liv i den inhemska fordonsindustrin föll det nostalgiska valet på Volga.

Men så särskilt ryska är de nya bilarna inte.

I stället är sedanmodellen C40 och suvarna K30 och K40 i stort sett identiska med olika modeller hos den statliga kinesiska biltillverkaren Chang'an, Kinas äldsta i branschen.

I alla tre Volgabilar sätter samma motor från Chang'an på 188 hästkrafter. Skillnaderna tycks inskränka sig till formen på grillen och dekalen föreställande en hjort, som den ryska bilfabriken dekorerat bilarna med.



En modell av Volga anno 1959 visas upp vid en bilmässa. Volga användes bland annat till transporter av byråkrater och tjänstemän i Sovjetunionen.

Till utställningen i våras kom den ryske premiärministern Michail Misjustin för att inspektera de nya fordonen. Han ställde frågor om bilarnas ursprung och informerades då om att inte ens ratten hade tillverkats i Ryssland.

Efter Rysslands invasion av Ukraina 2022 stoppade EU exporten till Ryssland av lyxbilar värda över 50 000 euro. När västerländska biltillverkare lämnade den ryska marknaden öppnade det möjligheterna för Kina. Långa perioder har över 90 procent av alla importerade bilar kommit från Kina.

Det är för att minska denna importvåg som Ryssland beslutat att återuppta en storskalig egen produktion, varefter Moskva vänt sig till bundsförvanten i Peking.

Redan från början är det ett omaka par, där hela den ryska ekonomin ungefär motsvarar den ekonomiska styrkan i Guangdong, en enda kinesisk provins. Efter sanktionerna har Ryssland blivit alltmer beroende av Kina som handelspartner.

Under 2023 handlade länderna med varandra till ett rekordvärde av 240 miljarder dollar.

Kina har officiellt inte sänt krigsmateriel till Ryssland, men gränsen för vad som är vapen är svår att dra och Kina rapporteras ha försett Ryssland med bland annat **satellitspaning, optiska instrument, jetmotorer och halvledare** – varor som väst lagt sanktioner på.

Framför allt har Kina, efter att väst förbjöd import av rysk olja, ökat sin egen import av rysk rabatterad olja, i följd med 49 procent. Därmed har Kina kraftigt bidragit till Rysslands krigsekonomi.

Men vissa bedömare förutspår att Kinas behov av rysk energi minskar när landets egen världsledande industri av elbilar och förnybar energi växer.

Planen har också varit att Kina investerar i en gasledning från Ryssland till Kina, "Power of Siberia 2" – en anläggning som Ryssland menar står nästan klar. Men nu **kräver kineserna ett permanent lågt gaspris** för att fullfölja projektet.

Ju längre tiden går, desto tydligare framgår det hur beroende Ryssland är av Kina. Lika klart märks att den kinesiska sidan inte har några skrupler mot att utnyttja det ojämlika förhållandet.



En Volga GAZ M-21 visas upp Tyskland 2017.

Krigsekonomin gör Ryssland oförmöget att utveckla mycket annat än krigsmateriel och att sälja sina råvaror. Sanktionerna från väst öppnar på område efter område vägen för kinesiska varor i Ryssland.

Så när ett nationalistiskt intresse infinner sig att damma av en kultbil som Volga i ny tappning kunde det troligen inte ske på något annat sätt.



De nya Volgamodellerna är producerade av den kinesiska tillverkaren Chang'an. Bara grillen och varumärket hjorten ser ut att skilja det ryska bilmärket från det kinesiska.



Den ryske premiärministern Michail Misjustin inspekterar de nya Volgamodellerna vid en mässa i maj.



Torbjörn Petersson



Läs mer: Storpolitik bakom Ladans väg till Addis Abeba

3. Så föds en ny elbil var 45:e sekund på Tesla Berlin

Av William Karlsson

29 juli 2024 kl 16:23

Tesla släpper för första gången in journalister på studiebesök i sin Giga Berlin i Tyskland. Genom att gjuta hela stycken av chassit i aluminium kan de producera en Model Y var 45:e sekund.



Teslas gigafabrik vid Berlin i Tyskland beskrivs som tillverkarens mest avancerade fabrik. Men fram tills nu har företaget valt att inte visa upp vad som försiggår där inne i detalj. Företaget valde dock nyligen att bjuda in ett flera journalister som fick komma in i fabriken och ta en titt på företagets ledande tillverkningssteknik på nära håll. En av de är Fully Charged Show som ger en inblick i hur en Tesla Model Y blir till.

Två nycklar till att fabriken är så effektiv är lackeringsverkstaden och gigapressen. Allt är automatiserat och styrs med hjälp av elektriska kontroller. Tekniken i lackeringen är så pass avancerad att flerskiktsfärger är möjliga och frekvensen av misstag reduceras till ett absolut minimum.

– Vi raderade en hel del av processer som egentligen inte är nödvändiga inte heller för kunden och detta ger oss möjlighet att till exempel bygga en längre färglinje, berättar den ansvarige för lackverkstaden.

Den kanske mest revolutionerande delen av fabriken är gigapressen. Här formgjuts hela aluminiumdelar till fram- och bakdelarna av bilens chassi. Istället för att svetsa ihop ett 100-tal delar gjuter en enorm formpress hela delen i aluminium på några sekunder.



FILM: <https://youtu.be/dFCR0p80Nik?t=34>

– Det här är den största gjutningen i världen som du ser här. Normalt består en bils bakre chassi av 70 till 100 delar, säger Pieter-Bas Bentinck som är ansvarig för gjutningen.

Enligt youtubern har Tesla sänkt priserna på nya bilarna med sin nydanande produktions-teknik. Med tanke på att en ny Tesla Model Y kostar från 554 170 kronor håller kanske inte alla med helt.

– Detta händer var 45:e sekund här i Berlin, en ny Tesla Model Y är redo att ge sig ut på vägarna. Jag tror att vi med säkerhet kan säga att Tesla har förbättrat vårt sätt att göra moderna elbilar. Det har på ett betydande sätt blivit snabbare billigare och mer miljö-vänliga och man kan säga att genom att driva på effektiviteten har de sänkt priserna vi betalar för våra bilar.

LÄS MER:

- [Tesla har startat tillverkningen i Giga Berlin igen](#)
- [Elon Musk besöker Berlin-fabrik efter brandattack](#)
- [Uppgifter: "Tesla får starta sin fabrik i Berlin..."](#)
- [Musk: Teslas nya billiga elbil ska byggas i Berlin](#)
- [Teslas plan: Släppa ny billigare ID.3-dödare](#)
- [Elon Musk i Europa – inviger Teslas nya fabrik i...](#)



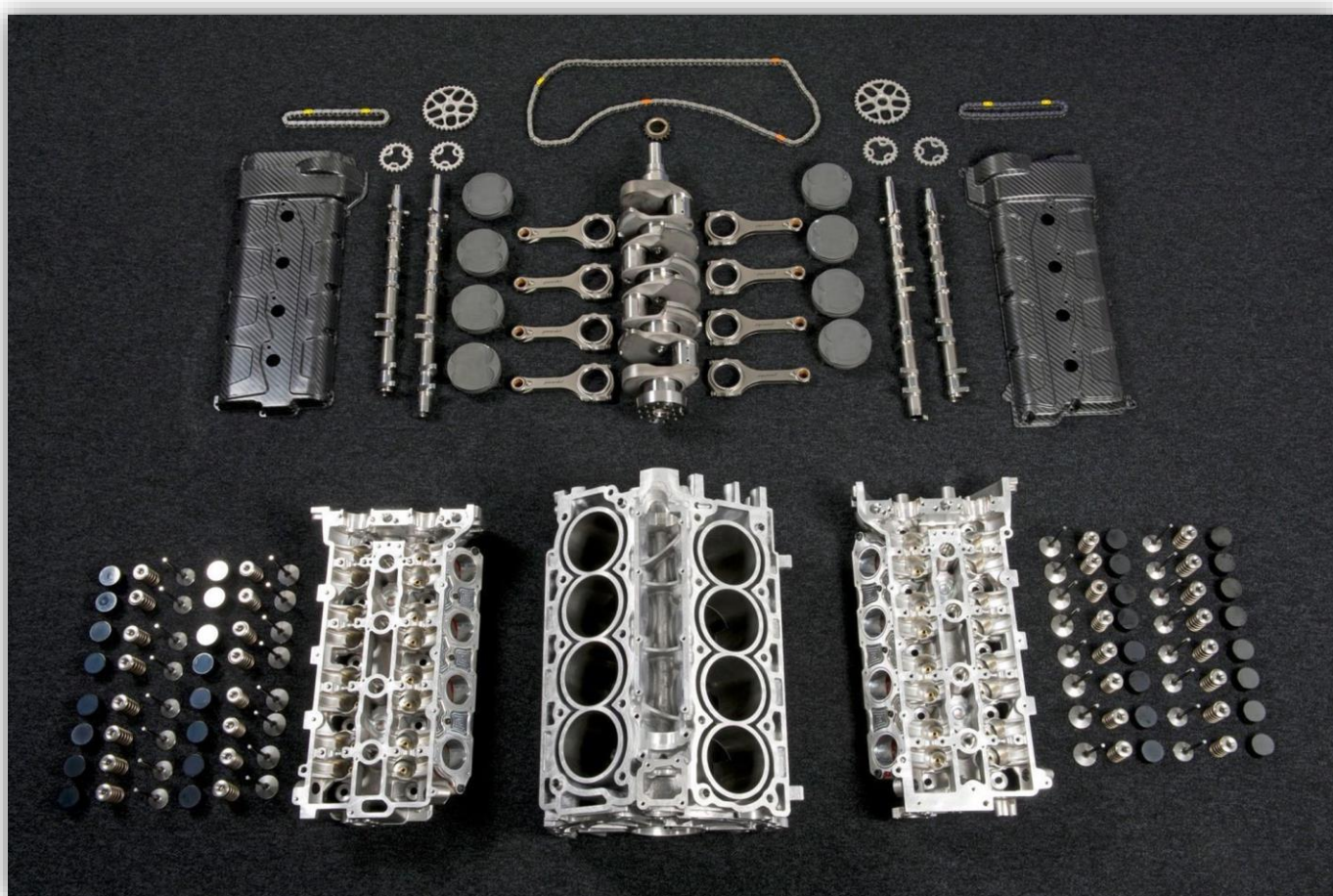
William Karlsson

4. När Volvo byggde V8 för racing

Publicerad 2023-03-13 kl 14:31

Text Gunnar Ljungstedt

Tiden går fort. När jag plöjde Facebookflödet planlöst i morse uppmärksammade appen mig på att det är på dagen nio år sedan jag var på besök hos Polestar i Göteborg för att få en detaljerad genomgång av deras arga V8 som de tävlade med i V8 Supercars i Australien.

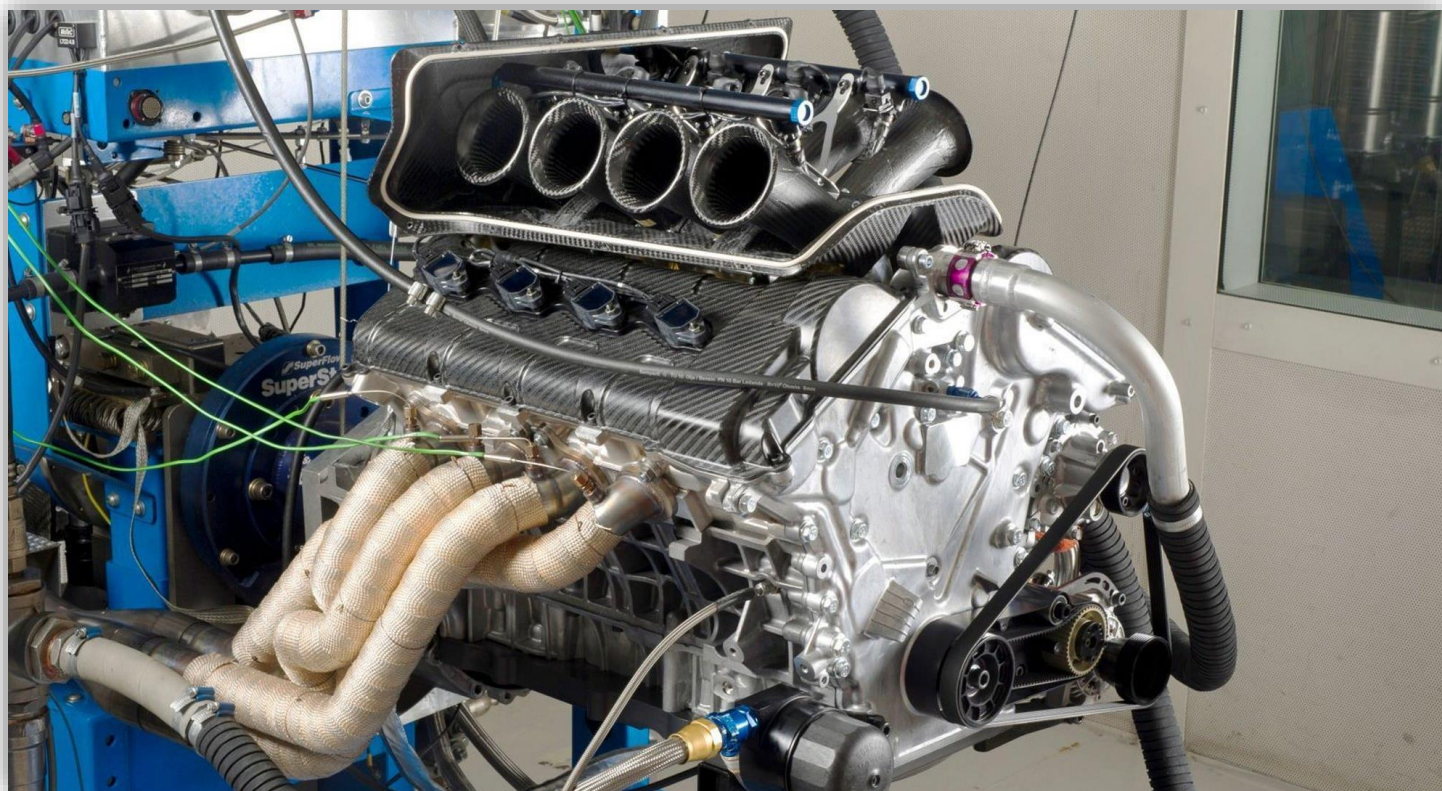


Hårdvaran till en Polestar racing-V8. Tillsätt lite packningar och skruv, sedan är det bara att kasta sig in i getingboet på Adelaide!

Nio år. Tänk så mycket som hänt på den tiden. Med Polestar, med racingen och med bilvärlden i stort. Idag gör Polestar premiumbilar. Cyan Racing sköter koncernens racing - med kinesiska bilar.

Derek Crabb, som hade både Volvo Powertrain Engineering och Volvo Motorsport på sitt ansvar, sa ungefär ett år innan mitt besök hos Polestar att de då nya VEA-motorerna från Volvo fick "gamla V8:or att framstå som dinosaurier". Må så vara.

Men jädrans så fränt det var med en ylande dinosaurie i nosen på en blå Volvo S60, skenande över curbsen i Adelaide med en Holden jagande i hasorna!



Tight, hård, rättvis och skön racing så som vi i Sverige bara kunde drömma om. En av världens mest sevärda racingserier då. Och där ville Volvo och Polestar in. Då var det bara att acceptera – tillbaka till dinosauriestadiet, hette serien V8 Supercars så hette den V8 Supercars!

När jag skrev artikeln, som publicerades i Bilsport nummer 8 2014 (som du kan köpa här), hörde en Polestarfigur av sig och önskade att jag utelämnade Derek Crabbs uttalande, men förstod samtidigt att det nog inte gjorde någon nytta.

Och alldeles oavsett vad Derek tyckte om V8:or så saknar åtminstone jag dem. Tiden då Volvos racingteam kunde stoppa ner en ylande 650-hästars V8 i en tävlingsbil är sedan länge förbi. Men vi som minns, vi minns. Hur snabba elbilarna än blir kommer det alltid finnas ett stort utrymme för V8:or i åtminstone mitt hjärta.

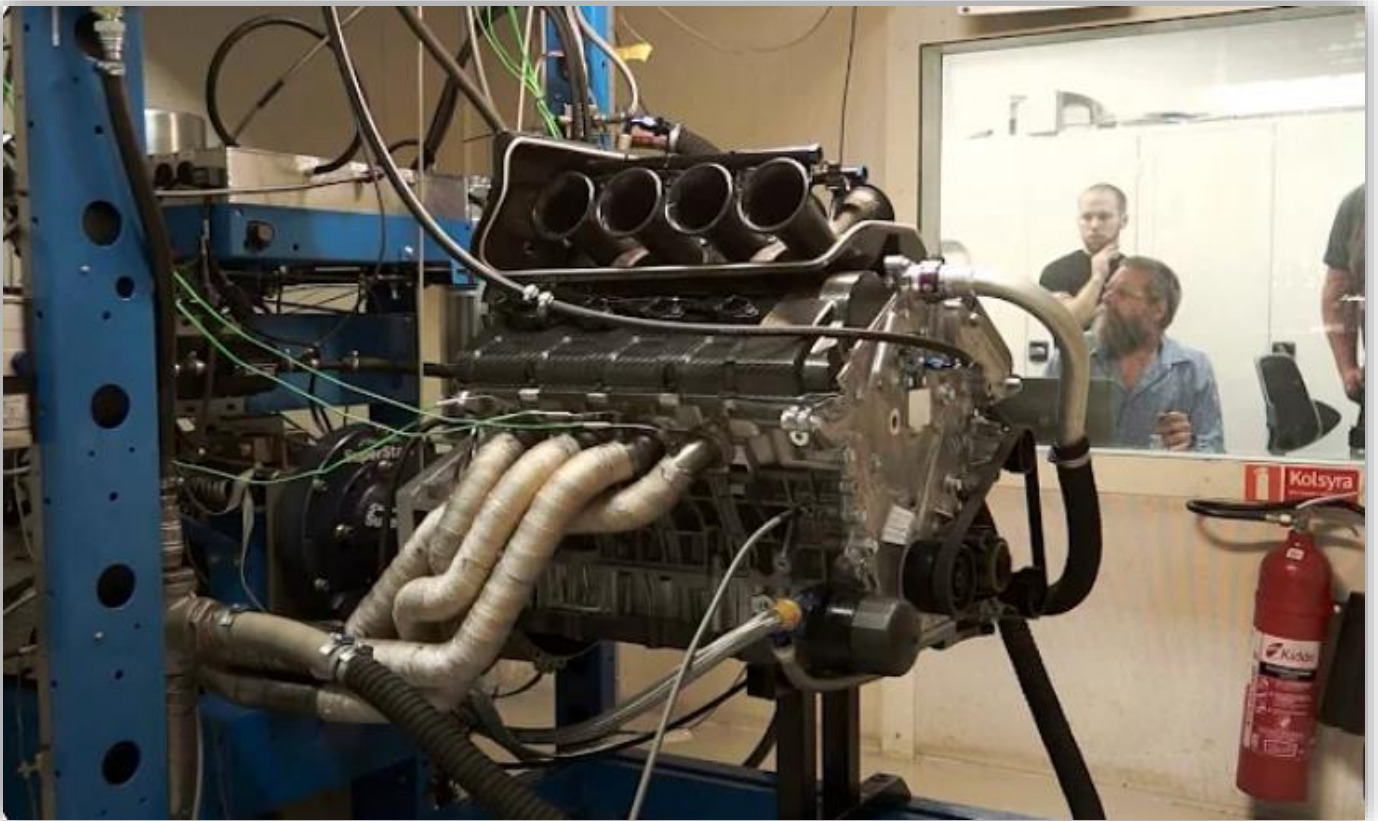
Volvo drog sig ur racingen i Australien efter säsongen 2016. Det året blev också det bästa, Scott McLaughlin kom trea totalt.

Kolla in filmerna nedan och dröm dig tillbaka i tiden!

Motorfakta Volvo/Polestar V8

Bearbetat och förstärkt 60-graders Volvo B8444S-aluminiumblock med ingjutna stålfoder, 95,5 mm borr. Smidd 180-graders Pankl-vev med 87,1 mm slag, Pankl H-profilstakar, Pankl-kolvar, 10:1 kompressionsförhållande, 4.989 cc cylindervolym. Standard aluminiumtoppar med avfräst insugssida och egen insugsplatta för rätare kanaler, cnc-portade kanaler, 38,7/33 mm (in/ut) ventiler med Lesjöfors-fjädrar, Arrows-tryckare och egna retainers. Egna kamdrev, original kamkedjor, borttagen VVT, kamaxlar med 14 mm ventillyft. Eget kolfiberinsug med individuella trattar och åtta spjällhus, portinsprutning med en Bosch-spridare per cylinder, 5,5 bar bränsletryck och E85. Packningar, skruvar, tändspolar och vattenpump original. Eget torrsumpstråg, Auto Verdi oljepump, original oljefilter på egen adapter. Eget svänghjul, egna 4-1-grenrör. Motec M190 motorstyrning, Renvale elsystem. Maxvarv 7.500 rpm.

Effekt: 650 hk vid 7.400 rpm. Max vridmoment 660 Nm vid 6.200 rpm.



FILM: <https://youtu.be/53xG47kPYys>



FILM: <https://youtu.be/e96y-o2eooM>



Gunnar Ljungstedt

5. Terjes Hongqi har kostat 700 kronor per mil

Av Roger Åberg 2024-07-26 kl 20:30

Smärtsam värdeminskning



Terje köpte en Hongqi E-HS9 Exclusive för 1.178.000 kronor från Hedin Bil, en rejäl summa för en rejäl bil. Men bilen och kontakten med Hedin Bil har strulat och nu vill han sälja tillbaka bilen. Hedin Bil är villiga att köpa tillbaka bilen - för 450.000 kronor. Vilket gör att bilen, som har gått 1000 mil, har kostat ungefär 700 kronor per mil i värdeminskning.

Det började med att Hedin Bil sänkte priset på bilen till 899.000 kronor. Där försvann 279.000 kronor i värde över en natt. Att bilar sjunker i pris är väl en risk man får ta, men den där prissänkningen var rejäl.

Bilen har också strulat, klimatanläggningen fungerar inte som den ska och helljuset strular. I omgångar har bilen stått på verkstad i fyra månader. Handboken är enligt Terje översatt med Google Translate från kinesiska. När Terje backade på ett träd (inte Hedins fel) tog det sju månader att få reservdelar.

Terje är som ni förstår inte helt nöjd med hur allt har blivit hanterat och han har nu anmält Hedins Bil till Allmänna reklamationsnämnden.

Läs mer [om allt strul här](#) och se Hedins svar på [Teknikens Världs frågor här](#).

Att köpa en bil från ett helt nytt märke är ett risktagande. Dels vet man inte hur service och sånt fungerar. Dels har man ingen aning om det pris som märket vill ha för bilen kommer att stå sig, hur kommer andrahandsvärdet att vara?



Roger Åberg



6. Regeringen beslutar om ny bonus för den som köper elbil

Posted by Kristofer Rask juli 26, 2024

Nu meddelar regeringen att den nya skrotningspremien som annonserats för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och byter till en elbil nu klubbats igenom. Premien beskrivs som tillfällig och kommer införas den 20 augusti 2024.



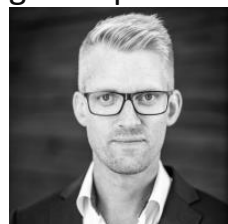
Premien börjar alltså gälla fem dagar senare än vad [som först kommunicerats](#). Den innebär att privatpersoner kan få en subvention på 10 000 kronor om man i samband med skrotningen köper eller leasar en ny eller begagnad elbil.

– Skrotningspremien är en viktig del i regeringens arbete för att öka takten i elektrifieringen av transportsektorn. Stödet innebär att vi snabbare kan fasa ut fossildrivna fordon och möjliggöra för fler att byta till eldrivet i stället. Att snabbt kunna ställa om vår fordonsflotta är helt centralt för att Sverige ska lyckas nå hela vägen ner till nettonollutsläpp senast år 2045, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari.

Premien får kritik av Riksförbundet M Sverige som menar att det handlar om symbolpolitik. Den som kör en skrotfärdig bil idag kommer inte att ha råd att köpa en elbil imorgon.

– Det här är symbolpolitik utan verklighetsförankring. Regeringen vill bara kunna skryta om att man infört en skrotningspremie och en sorts miljöbonus, men att utformningen innebär att väldigt få privatpersoner lockas av förslaget vill man helst inte prata om, säger Heléne Lilja, chef för kommunikation och samhälle på Riksförbundet M Sverige.

Premien kommer hanteras av Boverket och mer detaljer om hur processen för ansökan går till presenteras i början av augusti.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).



7. Klimatpremie breddas av regeringen för ellastbilar

Uppdaterad 26 juli 2024

Publicerad 26 juli 2024

Regeringen gör det nu lättare för företag att få klimatstöd för ellastbilar genom att utöka premien till att omfatta leasingalternativ.



Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari, finansminister Elisabeth Svantesson och energi- och näringsminister Ebba Busch. Nu breddas klimatpremien.

Från och med den 27 augusti 2024 kan små- och medelstora företag som leasar ellastbilar ansöka om högre klimatstöd.

Det nya beslutet om klimatpremien från regeringen gör det möjligt att även få stöd för leasing av utsläpfsfria fordon.

Vilket är viktigt då många svenska åkerier använder leasing, skriver regeringen i ett [pressmeddelande](#).

“Ju fler som kan vara med och ställa om desto snabbare kan vi minska Sveriges utsläpp”, säger finansminister **Elisabeth Svantesson**.

Klimatpremien steg snabbare

Tidigare i år kunde företag som köpte en lätt ellastbil **få upp till 50 000 kronor** i stöd genom ett tillfälligt klimatstöd.

Klimat- och miljöminister **Romina Pourmokhtari** samt Svantesson betonar att förändringen med klimatpremien är ett steg mot snabbare elektrifiering av transportsektorn. Samt minskade växthusgasutsläpp i framtiden.

“Stödet sänker trösklarna för företagen att ställa om och skapar bättre förutsättningar för fordonstillverkarna att utveckla utsläppsfria och fossilfria fordon”, säger Pourmokhtari.

De nya reglerna gäller också retroaktivt för ansökningar för klimatstöd gjorda efter den 13 februari 2024.

Läs även:



Nytt miljöstöd för eldrivna lastbilar. Dagens PS



Eldrivna personbilar får nobben: “Krävs insatser”. Dagens PS



Linn Kolar

Utbildad webbredaktör som nu studerar IT, media och design. Nu skribent på Dagens PS som bland annat bevakar världen och hållbarhetsfrågor.

8. Teslas nya jättefabrik som ska utmana Volvo

Av Maths Nilsson

29 juli 2024 kl 05:26

Nu ska Tesla utmana Volvo på lastbilsmarknaden. Här är nya fabriken som ska masstillverka 1000-tals Tesla Semi. Lastbilen har mer än dubbelt så lång räckvidd som Volvos motsvarighet.



Tesla ska på allvar ge sig in i ett nytt segment av fordonsbranschen. För första gången visar företaget upp hur nya Gigafactory Nevada kommer att se ut. Här ska Tesla bygga 1000-tals exemplar av nya lastbilen Tesla Semi för att utmana lastbilstillverkare som Volvo.

Fabriken blir 370 000 kvadratmeter och ommer att ha 6500 anställda. Tesla investerar ungefär 40 miljarder kronor i anläggningen. Planen är att börja masstillverka lastbilen Tesla Semi med branschledande räckvidd från och med hösten 2025. Redan nu har ett 100-tal lastbilar levererats till Pepsi och Costco. Men nu är det dags för en större utrullning.

Tesla Semi har specifikationer som bör ge Volvo och andra konkurrenter skrämshicka. Den har mer än dubbelt så lång räckvidd som Volvos lastbil på en laddning. Tesla Semi klarar 64 mil, medan Volvos amerikanska konkurrent VNR Electric tar sig 30 mil innan det är dags för laddstopp. Tester i verkligheten visar att Tesla klarar 92 mil om dagen, medan Volvon snittade 28 mil.

USA-marknaden är idag den viktigaste i världen för Volvo Trucks, men antalet sålda elektriska lastbilar är än så länge begränsat. Totalt sålde Volvo 1977 elektriska lastbilar i världen, en uppgång med 256 procent.



*Tesla Semi har än så länge levererats i ett mindre antal exemplar til Pepsi och Costco.
Räckvidden är 64 mil.*



Volvo amerikanska konkurrent VNL Electric tar sig cirka 30 mil på en laddning.



Så här ser byggarbetsplatsen i Nevada ut just nu. Om ett år ska en fabrik på 370 000 kvadratmeter stå klar. Tesla investerar 40 miljarder kronor.

LÄS MER:

- [Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest](#)
- [Volvo och Scania får konkurrens i Europa – av Tesla](#)
- [Elon Musk: Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning](#)
- [Teslas nya jättesatsning: Bygger Gigafactory för lastbilar](#)
- [Pepsi lägger ny stororder på Tesla Semi](#)
- [Film: Se Tesla Semi köra 80 mil på en laddning på 2 minuter](#)



Maths Nilsson

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

9. Ducatis nya rovdjur: 228 hk och 187 kg

Av Andreas Jemn 27 juli 2024 kl 06:53

Ducati avslöjade sjunde generationens sporthoj. Den här värstingmotorcykeln med 228 hästkrafter är en riktig widow maker.



FILM: <https://youtu.be/peU-5v88HVk>

Ducatis nya rovdjur är på väg att erövra vägarna. V4 Panigale presenterades inför ett pressuppbåd. Med sitt uppdaterade chassi, motor och elektronik ska den ta supersportcyklarna in i framtiden. Italienska Ducati har gjort det igen. En sporthoj som banar väg för hela branschen. När nya Panigale V4 och V4S presenterades avslöjade man flera nya innovationer.

Här har verkligen ingenjörerna hos Ducati överträffat sig själva. Med Panigale visade man upp märkets sjunde generation av supercykel. Motorn är en Desmosedici på 1100 kubik med 228 hästkrafter. Vikten är bara 191 kg på V4-modellen och 187 kg på V4S. Det ger en motorcykel som kan komma upp i högre hastighet än vanliga dödliga kan hantera.

För att klara av att manövrera med en sådan fart har Ducati gjort en hel del förändringar i konstruktionen. Tanken har fått en ny design så att föraren ska kunna få ett bättre grepp med sina knän. Därtill har man gett framkåpan en ny och snyggare design.

Man har försökt att kombinera den klassiska 916 modellen med sin Grand Prix-modell Desmosedici för att få bästa komfort i kombination med prestanda. En sådan sak är aerodynamiken, men den nya designen minskar luftmotståndet med fyra procent och föraren får en ny och enligt företaget revolutionerande kontroll över fordonet i hög fart.



Hojen som kommer ut till försäljning nästa år har fått ett klassiskt italienskt sportutseende. Men borta är ändå ventilerna på sidan, istället har man satt en större ventil bakom kylaren. Det tillsammans med de dubbla strålkastarna och enhetliga chassit ger intrycket av en riktig värsting, bara något för de allra mest våghalsiga.



LÄS MER:



Ducati och Lamborghini stannar hos Volkswagen



Världens mest kraftfulla encylindriga motor är här



Hånad av Elon Musk – här kör Lucid ifrån både Tesla...



BMW-monster med 1000 hk: "Äkta supercar killer"



Läckt: Extrembilen Lamborghini Huracan STO



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

10. Northvolts ödesutmaning: "Vi står i ett avgörande"

Av Maths Nilsson

25 juli 2024 kl 05:33

Det är nu det avgörs om Northvolt ska lyckas starta en europeisk batteriindustri. Eller om all tillverkning av batterier kommer att ske i Asien. – Nu står vi i ett avgörande för den här industrin i Europa med stor konkurrens från Asien både på batterier och elbils- sidan, säger bolagets avgående finanschef till [Ekot i Sveriges Radio](#).



Northvolt har nu vidtagit flera åtgärder efter krisen som slog till mot bolaget i juni. På kort tid kom nyheterna att [Northvolt lägger ner sin kommande fabrik i Borlänge](#) och [förlorar en order på 22 miljarder från BMW](#). Dessutom utreds tre oförklarliga dödsfall bland personalen på Northvolt i Skellefteå av polisen.

Den svenska batteritillverkaren som meddelat att förlusten för förra året blev 12,5 miljarder kronor möblerar om i toppen. Alexander Hartman som varit finanschef i nästan åtta år och tagit in 160 miljarder till Northvolt byts ut mot Pia Aaltonen-Forsell som arbetat på Outokumpu. Hartman blir istället transformationsschef, och ska ansvara för Northvolts anpassning till de nya tuffa villkoren på marknaden.

För Ekot i Sveriges Radio erkänner han utan omsvep att det är nu ödet avgörs för Northvolt och dess 6000 anställda.

– Nu står vi i ett avgörande för den här industrin i Europa med stor konkurrens från Asien både på batterier och elbilssidan. Samtidigt som vi ser vikten av den här industrin i Europa och en tydlig plats för Northvolt, säger Alexander Hartman till [Sveriges Radio](#).



Fabriken i Skellefteå har inte alls fått i gång produktionen.

Northvolts upptrappning av produktionen i fabriken i Skellefteå har gått betydligt långsammare än planerat och nu måste verksamheten ses över. Nu måste fabriken få igång produktionen fullt för att Northvolt ska kunna bygga klart sina fabriker i Tyskland och Kanada med Skellefteå som förlaga.

– Det är klart att det tagit längre tid än vad vi tänkt, men vi ser att det går åt rätt håll, säger Hartman.

Northvolt ska ha en orderstock på cirka 600 miljarder kronor. Några risker för att fler tillverkare, i likhet med BMW, ska riva ordrar ska inte existera. Enligt Hartman är efterfrågan bra, och de har ett fortsatt bra samarbete med sina kunder.

LÄS MER:

- [VW vacklar om Northvolt – tillsätter insatsstyrka](#)
- [Chockbeskedet: Northvolt skrotar ny svensk fabrik](#)
- [Northvolt fyller på kassan med fyra miljarder kronor](#)
- [Northvolt laddar upp – hit söks minst 1000 nya anställda](#)
- [Northvolt flyttar batterifabrik i Borlänge till Tyskland](#)
- [Skräcksiffror för Northvolt – blöder 11 miljarder](#)



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. "Kias lyxkopia överraskade faktiskt positivt"

Publicerad 2024-07-28 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Kia ville utmana lyxtyskarna om köparna med sedanmodellen Opirus. Bakom hopkoket av lånta fjädrar dolde sig en bil som överraskar positivt på en rad punkter, skrev vår provförare.



En djupdykning i Kias historia återstår att skriva för den hugade men förr eller senare är det säkert dags. Den korta versionen lyder ungefär så här:

Grundat 1944 med tillverkning av cykeldelar och senare Sydkoreas första kompletta cykelfabrik. Under slutet av 1950-talet licensbyggdes Honda motorcyklar och Mazda smålastbilar. På 1970-talet även Mazda personbilar och på 1980-talet licensbyggda Fiat 132 och Peugeot 604 (!). 1986 inleddes "Ford-eran" och egenproduktion av modifierade Mazda-modeller, bland annat småbilen Pride samt den lilla suv-modellen Sportage. Båda såldes i Sverige. 1997 gick Kia i konkurs för att året därpå övertas av Hyundai Motor Company, en lösning som har utvecklats till ett intrikat "korsägande" mellan märkena.

I vår tid kanske kan man säga att Kia övertagit den roll Opel hade på svenska marknaden under 1960- och 70-talen? Ett märke med tilltalande formgivning, med folkligt anslag parat med övertoner av lyx och med prisvärde i botten.

Genombrottet kom med den 2006 visade modellserien C'eed (nu Ceed). Den lyckade designen var signerad den från Tyskland och VW-koncernen inköpta Peter Schreyer, som sedan dess satt sin signatur på rader av modeller. Ceed hade riklig utrustning och en clou i form av sju års nybilsgaranti. Folk rusade till säljhallarna, det fordom bleka varumärket med många molokna modeller bakom sig blev plötsligt hett.



Kias (och Hyundais) recept har inte varit att ligga i absolut framkant av teknikutvecklingen, snarare att på ett klyftigt sätt dra nytta av och paketera modernitet som visat sig fungera. Med de senaste elbilarna har man lyckats fint med utbud, räckvidd och användarvänlighet. I mellantiden mellan marginalmärke och mest säljare fanns den kuriösa lyxbilen Opirus. Har du sett en sådan någon gång? Risken/chansen är inte stor.

I **Vi Bilägare** nummer 9/1994 skrev redaktör Mikael Schultz om det nästan fem meter långa åket med den av Mercedes-Benz inspirerade designen. Det räckte ju med att titta på fronten eller på förardörrens reglage för den elstyrda stolen – precis som på stjärnmärket!

Man kunde dra på munnen åt detta men Schultz hade faktiskt mycket gott att säga: "För bakom hopkoket av lånta fjädrar döljer sig en bil som överraskar positivt på en rad punkter." Priset förstås, knappt 400 000 kronor var rena fyndet jämfört med en Mercedes S-klass eller BMW 7-serie, om man nu vågade sig på den jämförelsen. Ljudnivån var låg och åkkomforten hög, bland annat för att man färdades på däck med förhållandevis hög 60-profil.

Utrustningen var slösaktig med navigation som standard, kylt handskfack, läderklädsel, justerbar fjädring och en silkesmjuk V6-motor på 3,5 liter och 203 hästkrafter kopplad till en femväxlad automatlåda med olika körprogram. Motorn kom från Mitsubishi och användes där i Pajero, bland andra. Snål på bränsle var den väl inte med 11,4 l/100 km men den satte fin fart på den nästan två ton tunga Opirus.

Integrerad ljudanläggning av modernt snitt fanns dock inte, radion/stereon var en eftermarknadspryl som i stil stack ut från den annars fint sammanhållna och välgjorda inredningen. De rikligt utströdda fuskträpanelerna var dock just det – fuskträpaneler.

Och namnet? Det hämtades från ”den bibliska staden Ophir, som var känd för sina väldof-tande parfymer och sitt fina guld- och silverhantverk”, skrev Schultz, och fortsatte: ”Men statusvärdet är förstås på en helt annan nivå. En Kia på garageuppfarten sänder inte riktigt ut samma signaler som en Mercedes, BMW, Lexus, Jaguar eller Audi. Därför löper Opirus, trots många fina inre egenskaper, en uppenbar risk att bli riktigt exklusiv. I bemärkelsen sällsynt.”

Och det fick han ju rätt i.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



Volkswagen Scirocco var märkets friskaste fläkt



”Saab-Lancian ligger som en tapet på vägen”



Innovativa familjesportbilen – som ingen minns

12. Ferrari Testarossa 1991

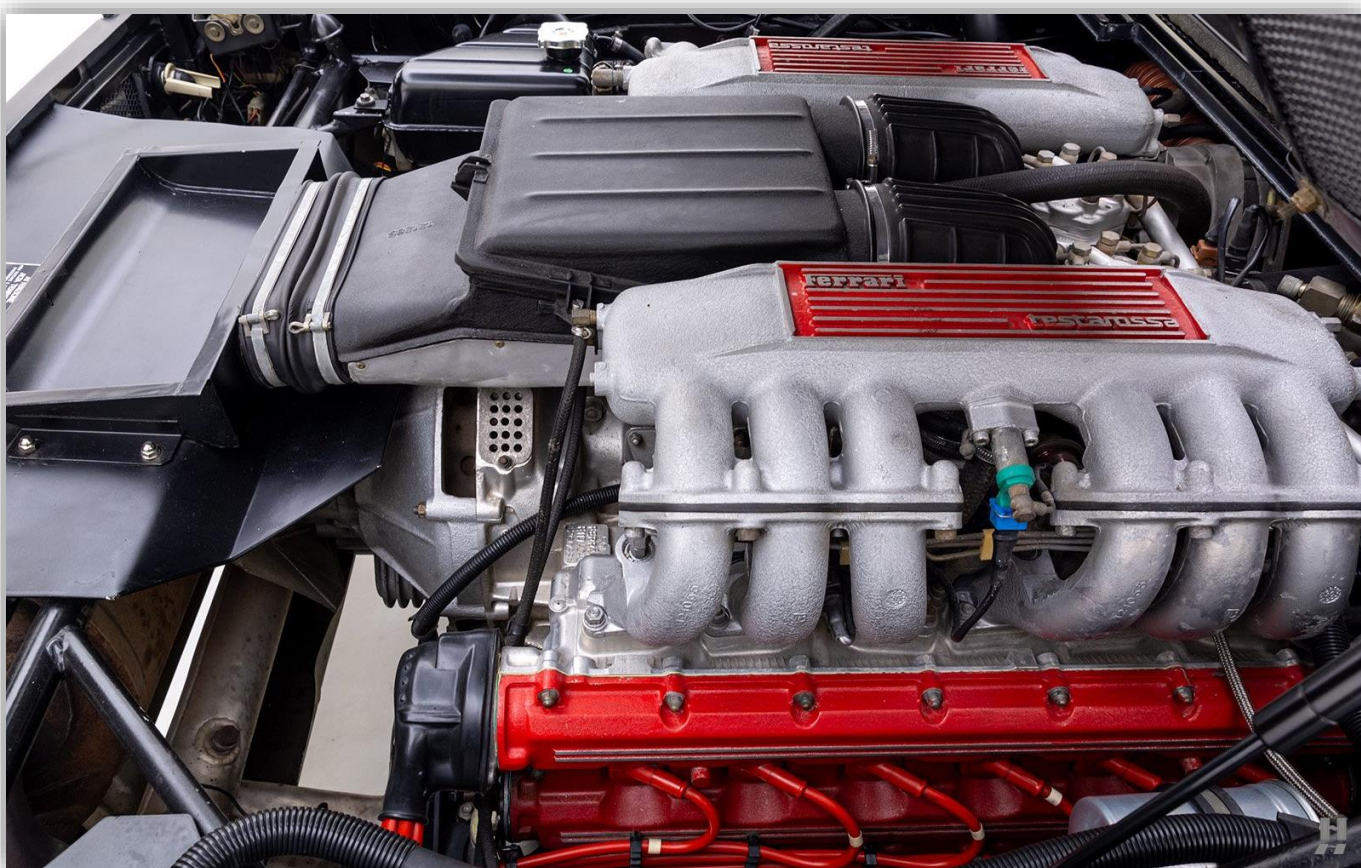


Från det ögonblick Ferrari tog av sig täcket av sin efterlängtdade 512 BBi-ersättare, var både motorpressen och den genomsnittliga bensinälskaren trolldomsladdade av detta fängslande nya 12-cylindriga flaggskepp. Det briljanta teamet på Pininfarina tog en skarp omväg från den kurviga 512 BBi och undvek organiska kurvor för en vinklad, kilformad profil som definieras av massiva luftintag och iögonfallande sidobalkar. Till och med namnet – **Testarossa** – fick pressen och märkestrognarna att höja på ögonbrynen. För många Tifosi var namnet det heliga reservatet för Ferraris legendariska sportracerbil, och att se det användas på gatgående GT med mittmotor kom som en överraskning. Men muttrandet om hädelse tystades snabbt när Testarossas specifikationer offentliggjordes. Den 48-ventils flat-12-drivna superbilen gav 385 hästkrafter, kunde sprinta till 60 på fem sekunder och gå vidare till en topphastighet på 180 miles per timme, allt medan den klämde in passagerarna i en exceptionellt raffinerad kupé.





Med Testarossa var det avgörande att den var berättigad till den amerikanska marknaden, eftersom 512 BBi:s status på den grå marknaden utan tvekan hämmade försäljningen. Lika viktigt var passagerarnas komfort och praktiska egenskaper, eftersom Ferrari positionerade Testarossa som en lyxig högpresterande grand tourer. Även om den var mer civiliserad och raffinerad än 512 BB, säkerställde Testarossas vilda utseende och prestanda dess superbilscred.





Den breda bakre spårvidden och de enorma luftintagen var nödvändiga för att mata de sidomonterade kylarna, vilket öppnade upp utrymme för ett ordentligt främre bagageutrymme och eliminerade de problem med värmedämpning i cockpiten som plågade BB med sina frontmonterade kylare. Testarossa blev en försäljningsframgång och en ikon inom populärkulturen och inspirerade otaliga efterapare under 80- och 90-talen.

Denna Testarossa från 1991 är ett exemplar från sen produktion och en av de sista bilarna som byggdes innan den reviderade 512 TR kom i slutet av 1991. Den här bilen är en europeisk modell och har en tilltalande och sällan skådad kombination av Nero Metallizzato över vacker röd läderklädsel. Den har tillryggalagt 52 000 km (~32 000 miles) och är i utmärkt skick hela tiden.

Den metalliska svarta färgen är särskilt attraktiv och passar utmärkt till Testarossas kantiga linjer. Den är i gott skick runt om, med jämn finishkvalitet och fabriksanpassad panelpassning. Några mindre touchups och brister noteras vid noggrann inspektion. Kabinen är i utmärkt skick, med vackert rött läder som täcker sätena, dörrkorten och den bakre hatthyllan och kompletteras med röda mattor och en svart instrumentbräda/konsol. Instrumentering och reglage är fabrikskorrekta, med en tidsenlig Alpine-kassettstereo monterad på instrumentbrädan bakom det ursprungliga uppfällbara läderhöljet. En fabriksjackväska ingår.

När man lyfter på motorkåpan avslöjas den 5-liters platta tolvan med sina signaturplenum i gjuten legering och rödmålade kamkåpor, som betecknar "quattrovalvole" cylinderhuvuden. Den här bilens motorrum är välordnat, rent och oförändrat från standardspecifikationen. Den säljs med en fräsch, omfattande service, inklusive kamremmar och bränslepumpar och ackumulatörer, samt AC-service.

På vägen känns denna Testarossa utmärkt, med utmärkta kör- och köregenskaper. Rullande materiel består av korrekta original 5-ekrade lättmetallfälgar, skodda med helt nya Pirelli P Zero. Trots det vilda utseendet är den glad att köra runt i staden medan den mäktiga flat-twelve tålmodigt väntar på en rejäl klick gas. Det är en förvånansvärt praktisk superbil tack vare luftkonditionering, elektriska fönsterhissar, ett rymligt bagageutrymme och förfining av Bosch bränsleinsprutning.

I takt med att bilar från 80- och 90-talen stiger till framkanten av samlarmarknaden kan man argumentera för att Ferrari Testarossa är en av de mest eftertraktade superbilarna från eran, som balanserar 180 mph-förmåga med komfort och praktiska egenskaper för långdistansresor. Detta fina exempel är ett utmärkt tillfälle att lägga till en ikon för perioden i ditt stall.

Klassiker

13. Grattis Vauxhall Firenza!

Publicerad 5 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker en ny namnsdagsbil. I dag när Alrik har namnsdag uppmärksammar vi Firenza.



Kanske ville Vauxhall med namnet Firenza skänka samma kontinentala flärd åt sin lilla bilmodell som Ford länge gjort med modellnamn som Torino (Turin), Capri och Cortina, andra italienska städer. Granada är spanskt!

Vauxhall Firenza tillverkades 1971-75 och var en coupéversion av Viva.

Till 1973 lanserades en ännu sportigare version med starkt lutande front med en enorm spoiler under kofångaren, men ingen grill.

Motorn till Magnum HP som värsta modellen kallades lånades från Vauxhall Victor 2300 och levererade 132 hk med dubbla förgasare. Endast 204 ex byggdes. Vanligare var Firenza 2000 med 104 hk och den totala produktionen av Firenza stannade på 13 416 bilar.



Carl Legelius

14. Duesenberg Model J

Av Jeff Kika 15 oktober 2020.

Är Duesenberg Model J den bästa amerikanska bilen som någonsin byggts?



1931 Duesenberg Modell J.

Det finns en anledning till att frasen "That's a Duesy" har reserverats för de största och bästa, oavsett objekt eller ämne. Duesenberg Model J, som introducerades för världen i december 1928, var utan tvekan den finaste amerikanska bilen som någonsin byggts. Och det var precis vad E.L. Cord hade i åtanke när han köpte Duesenberg Motors 1925 och bad bröderna Fred och Augie Duesenberg att hjälpa honom att skapa den ultimata lyxbilen.



1922 Duesenberg Modell A.



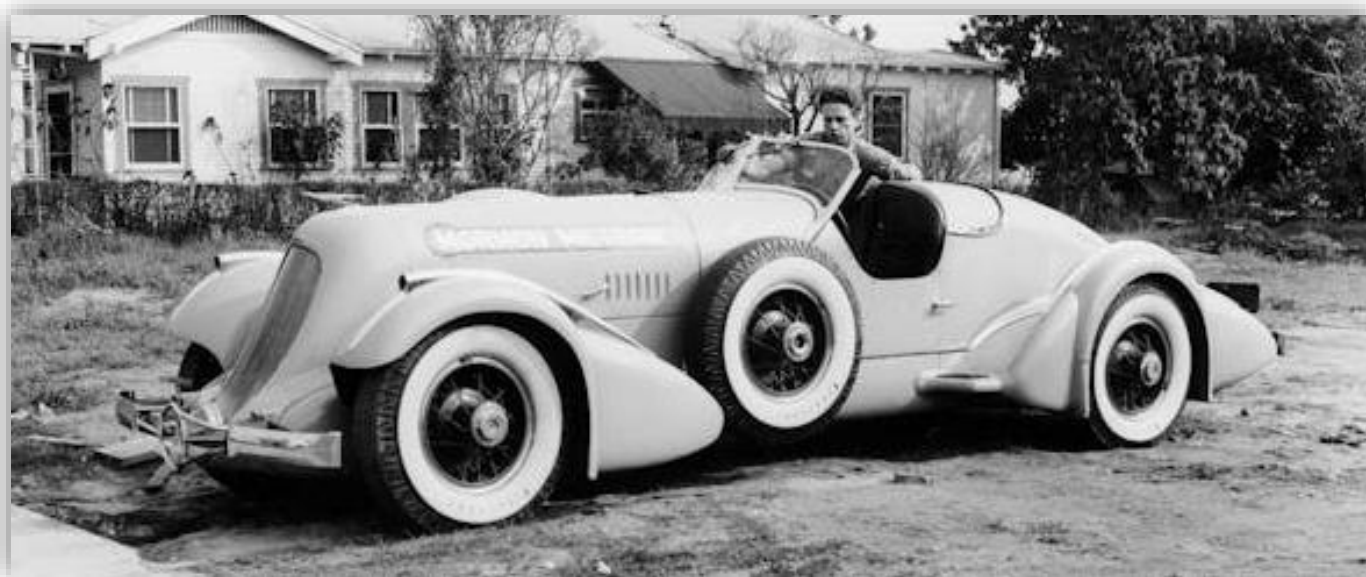
John Kruse, principal och auktionsförrättare på [Auktionsutropare över hela världen](#), växte upp i Auburn, Indiana, precis där allt började, och bor fortfarande där. Han är väl insatt i Duesenbergs historia och hänvisar till biltillverkarens ursprungliga huvudkontor – hem till Auburn Cord Duesenberg Museum – som en "skatt". Kruse och Hagertys Brad Phillips diskuterade "100 år av Duesenberg" (med början med Duesenberg Model A) i en timmes lång [Livestream från Hagerty Drivers Club](#) tidigare i veckan.

"Höjdpunkten är när E.L. Cord tar kontakt med bröderna Duesenberg och säger: 'Hej, jag vill bygga den mest storslagna amerikanska bilen, punkt slut' – och det är Model J", säger Kruse. "När man tänker på det är det en ganska hög order, (och i) i stort sett allas åsikt, de spikade det ...

"Om du var en förmögen person från 1929 till 30-talet och kunde köpa vad du ville, så köpte du en Duesenberg."

Missta er inte, säger Kruse, Duesenberg byggde kvalitetsbilar före Model J. "Model A [1921–26] är en fantastisk bil. Det är bara det att J är en så otrolig bil att vi ibland glömmer bort betydelsen av A."

Även om [Modell J](#) A var den första bilen i serieproduktion som hade hydrauliska bromsar och den första produktionsbilen i USA med en rak åttamotor. Den [allra första modell A](#) som någonsin byggts har totalrestaurerats och finns nu i ACD-museet.



1935 Mormon Meteor 1935.



1929 Duesenberg Modell J.

Och sedan kom Model J. Den presenterades bara åtta månader före börskraschen, som började den 24 oktober 1929 och skickade USA (och resten av världen) in i den stora depressionen.

J var ett 20 fot långt konstverk: kurvigt, kungligt och kraftfullt. Dess enorma 7,0-liters DOHC raka åtta-motor producerade 250 hästkrafter och kunde driva den 4000 pund tunga J till en topphastighet på 116 mph. Trots att den kostade 8 500 dollar för ett chassi och en motor (det är strax under 130 000 dollar idag) – och det faktum att en färdig bil kan kosta 13 000 dollar (200 000 dollar idag) – förblev J i produktion under hela depressionen, vilket talar för dess övergripande kvalitet och önskvärdhet.

Phillips påpekar att de förmögna köparna av Model J letade efter den snabbaste, mest tekniskt avancerade och vackraste bilen som kunde köpas för pengar – och det var dessutom en amerikansk bil. Att beställa en, säger Phillips, var inte så enkelt som att "gå ner till det lokala Duesenberg-showroomet och säga: 'Jag gillar den blå'. De kommer att sätta sig ner med ritningar [och skapa exakt den bil de vill ha]." Och det betydde att man skickade var och en till en karossbyggare.



1932 Duesenberg Model J Town Car.



1935 Duesenberg Modell J

Kruse säger: "Egentligen köpte du ett chassi och en motor, och du tänkte: "Vad ska vi göra med det?" Den anpassningen ledde till långa väntetider, och med tanke på den tid och de kostnader som var inblandade, underhöll Model J-ägarna noggrant sina bilar och behöll dem i flera år.



Duesenberg SJ:s instrumentbräda hade mer gemensamt med en flygplanspanel än med en annan bil.



"Den omsorgen och uppmärksamheten har nu överförs till ägarna", säger Kruse. "Många människor har ägt dem under lång tid, och jag tror att det är ett bevis på bilen ... När du köper en Model J finns det ingenstans att ta vägen."

Phillips noterar att bröderna Duesenberg började bygga racermotorer och racerbilar i början av 1910-talet och nämner den rekordbrytande Mormon Meteor från 1935, en modifierad modell byggd på ett standard 142,5-tums Model SJ-chassi. Bilen byggdes av Ab Jenkins, under överinseende av Augie Duesenberg, och drevs ursprungligen av en kompressormatad DOHC rak åtta, men när den helt enkelt inte var tillräckligt snabb installerade Jenkins en Curtiss Conqueror V-12 på 750 hk. Bilen körde i genomsnitt mer än 153 mph under 24 timmar och satte ett nytt rekord.

"Det är ganska imponerande, ganska otroligt", säger Kruse om Meteor. "[När du sitter i den] är det nästan som om bilen är levande och redo att prestera."

Kruse och Phillips diskuterar mycket mer under livestreamen, bland annat den mest populära versionen av Model J – phaeton med dubbla kåpor – och betydelsen av ACD-museet.

"Det råder ingen tvekan om att den mest episka höjdpunkten i museet är att gå in i utställningslokalen ... Jag får rysningar varje gång för det här är på riktigt, säger Kruse. "Detta är inte återskapat; Ingen satte in en massa pengar och sa: "Låt oss göra det coolt." Nu är *det dags*. Att ha det som en nationell skatt – en internationell skatt – är fantastiskt."

Kruse förundras över det kreativa samarbetet mellan bröderna Duesenberg och E.L. Cord. "Det är fantastiskt att se inte bara den amerikanska uppfinningsrikedomen och drivkraften att bygga och skapa, utan att se dessa bröder och en entreprenör som Cord gå samman för att skapa saker", säger han. – Det var ett team då; Det krävs ett team nu; och jag tycker att det är en snygg mänsklig historia att se dessa saker komma samman för att skapa något så speciellt." **Duesenberg blev en kortlivad saga**

Tyvärr var Duesenberg en kortlivad saga.

Efter att ha blomstrat under 1920-talet och tidiga 1930-talet drabbades företaget av den ekonomiska nedgången, och gick i konkurs 1937. Detta efter att hela Cords företagsgrupp gjort detsamma.



Ett sista mästerverk levererades till konstnären Rudolf Bauer mitt under brinnande kriget. En historia som är värd en hel artikel i sig. Modell SJ var en majestätisk pjäs som avslutade den fantastiska sagan om Duesenberg.

Den sista bilen såldes till den tyske konstnären **Rudolf Bauer**.

Efter att fabriken hade stängt monterades chassit av en återförsäljare i Chicago, och Rollston byggde karossen enligt Bauers egna skisser.

Trots de ekonomiska utmaningarna var bilen klar för leverans först 1940.

Detta markerade slutet på en era för Duesenberg, men samtidigt ett känslösamt farväl till det lyxbilarv de hade skapat genom åren.



Clark Gable var en av de mest kända ägarna av en Duesenberg. Här pratar vi historiska världskändisar som **Clark Gable**, **Greta Garbo**, **Al Capone**, **Hertigen av Windsor** och **Howard Hughes**, bland många andra förmögna och kända personligheter. Läs hela den spännande historien om hans bil: [Historien bakom Clark Gables Duesenberg](#). Dagens PS



Roger Warolin