



Lamborghini LM002 1986–90

1. Provkörning av Toyota Yaris Cross Hybrid 130 Premiere Edition
2. Audi A6 E-Tron utmanar BMW i5 och Mercedes EQE
3. Lovar en eldriven DeLorean DMC-12 för den nostalgiske nästa år
4. Rivian fortsätter att kapa kostnader
5. Världens största tillverkare av backspeglar i konkurs
6. Två nya konkurser hos bilhandlare
7. Konkursad bilhandlare räddas
8. Advokaterna vinner stort men GM-bilägarna får bara smulor
9. Lamborghini LM002
10. Nash Healey

1. Provkörning av Toyota Yaris Cross Hybrid 130 Premiere Edition

Av Peter Klemensberger

Publicerad 11 aug 2024 kl 14.00

En första uppdatering har kommit för klassledaren Toyota Yaris Cross och för ovanlighetens skull har man koncentrerat sig på det under skalet. Dessutom lanseras även en version med fler hästkrafter.



Världens bästa, så brukar **Toyota**-bilar kallas. Men i Teknikens Världs tester har det gått tungt för modellen **Yaris Cross**. Den lilla suven har kommit sist och näst sist i de två tester den har varit med i. I det sist nämnda fallet lyckades den bara besegra budgetbilen **Dacia Sandero Stepway**.

Nu, tre år efter lanseringen, är det dags för en uppdatering och i väntan på att den hamnar i händerna på testlaget på hemmaplan åker vi iväg för en provkörning utomlands – det är trots allt en massproducerad storsäljare vi talar om. Bilen är Frankrikes (!) mest tillverkade bilmodell och varje minut spottas det ut en Yaris Cross ur fabriken i Onnaing. Hittills har över 200 000 bilar byggts och i Sverige hade modellen en marknadsandel på 16 procent förra året och är den mest populära modellen i sin klass.



Det här är nytt

Fler hästar

En ny hybridversion med 14 extra hästkrafter tillkommer i sortimentet.

Komfort

Flera uppdateringar har gjorts för att höja bilens komfort.

Assistans

De assisterande systemen har uppdaterats och funktioner har tillkommit.

Digitalt

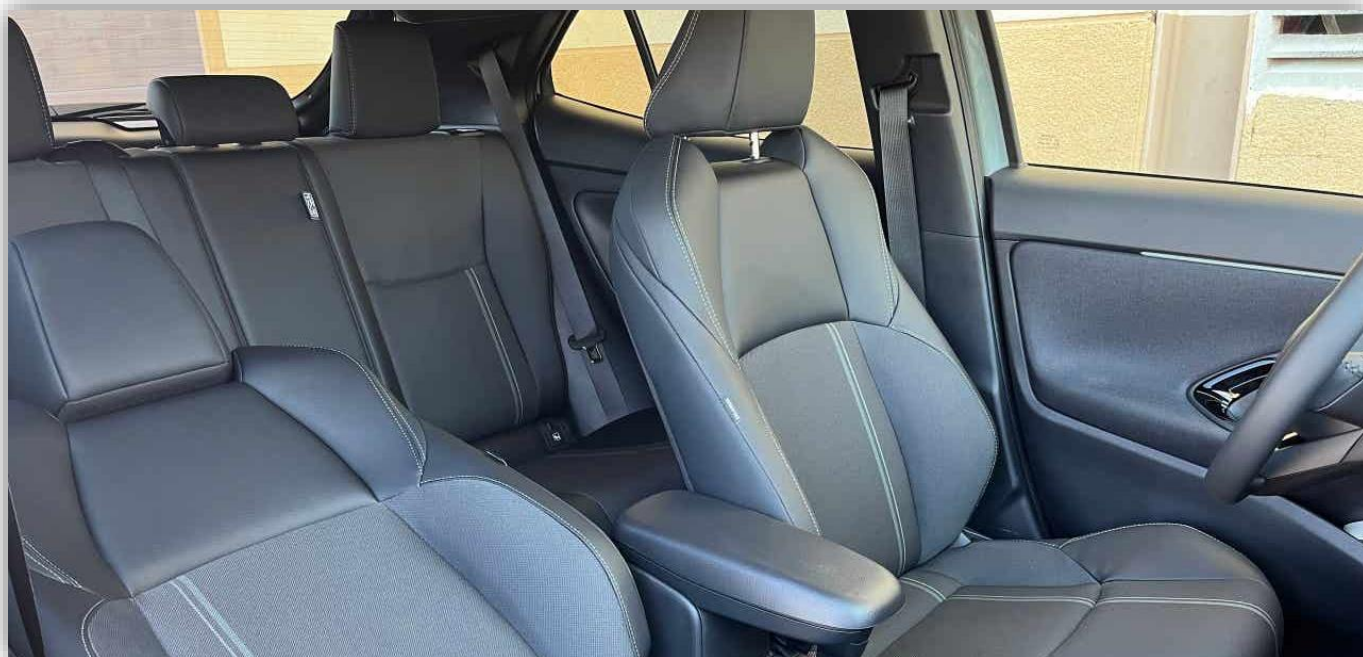
Fler och mer avancerade fjärrstyrningsmöjligheter finns nu till modellen.

Skärm

Ny större pekskärm med nytt gränssnitt precis som syskonmodellen Yaris.

Visuellt märks inga ändringar förutom två nya versioner: toppversionen Premier Edition och GR Sport, där den första presenteras i kulören Urban Khaki och den andra har sportiga attribut och styvare fjädring. Det är under skalet saker har hänt och mest utmärkande är att bilen presenteras i en ny och mer kraftfull hybridversion med en systemeffekt på 130 mot grundversionens 116 hästkrafter. Det har gjorts möjligt tack vare mer pulver i växellådans elmotor, en ny transaxel och trimning av olika styrenheter. I samma veva har det maximala vridmomentet ökat än mer än hästarna – från tidigare 141 till 185 newtonmeter. Bensinmotorn är däremot intakt.

Nu är det tyvärr inte prestandan som testlaget klankat ner på även om bilen inte direkt beskrivits som kvick. Det har handlat om ljudkomforten och även där har Yaris Cross uppdaterats. Tjockare glas och mer isolering har adderats. Det har resulterat i att ljudet från trafiken är lägre men fortfarande är bensinmotorn högst närvarande när den pressas. Och det gör den ofta på grund av den steglösa lådan med sin inbyggda gummibandsegenskap. Vindbrus märks ännu i högre hastigheter och vägljudet, som fått mest kritik av oss, är även det tydligt närvarande på de sträckor där asfalten inte är len. Och då ltrar ändå inte de grova sträckorna här på Mallorca med dem hemma i Sverige.



Okej baksäte men lite krångligt att ta sig in till.

Att ta sig ut ur framsätet kräver tillvänjning då själva handtaget är gömt i en urgröpfung.

Ändå finns det anledning att inte hänga läpp bakom ratten i uppdaterade Yaris Cross. Visst ger de där extra 14 hästarna mer knuff på bilen och styrningen har gjorts mer direkt med mindre glapp kring nollläget som resultat och en styvhet finns här, om än lite artificiell.

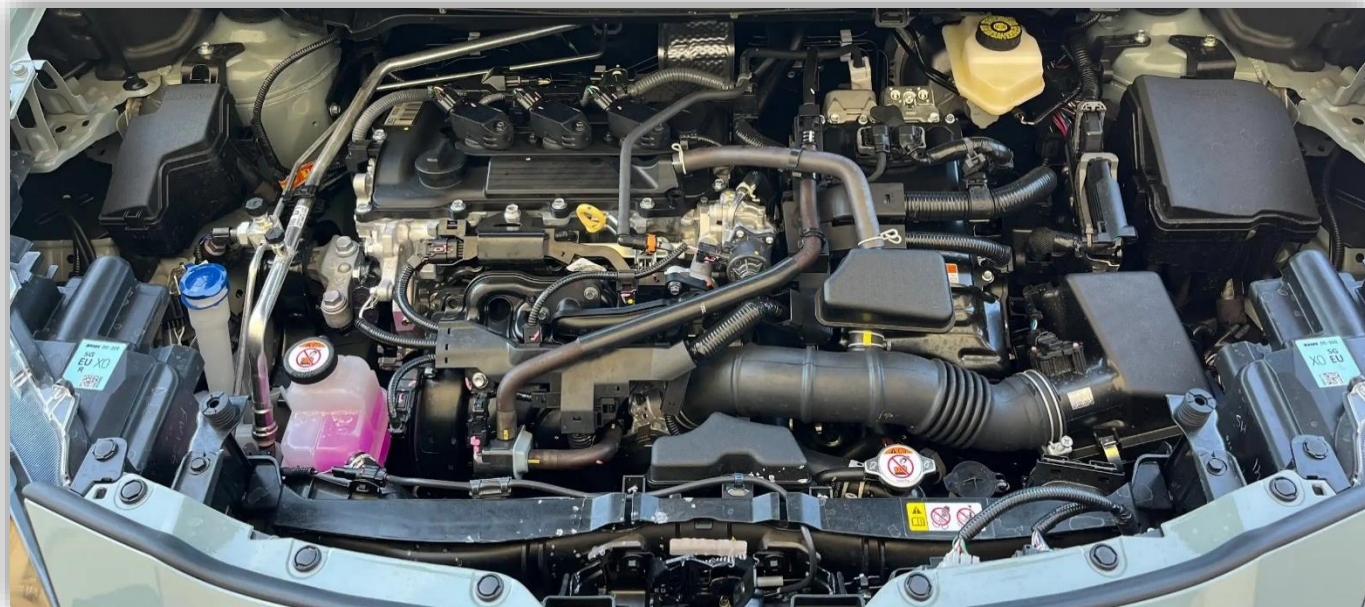
Bilen håller nu linjen på motorvägen och på kurviga vägar finns ett för biltypen körglatt uppträdande. En stor del till detta kan tillskrivas den bra avvägda fjädringen och dämpningen, inte för hård och inte för mjuk och med bara ett matt "flapp" och en snabb korrigering när jag kör över ojämnheter och fortsätter vidare.

Vissa delar av de assisterande systemen har uppdaterats och nya funktioner tillkommit som att bilen själv anpassar hastigheten inför kurvor och kalibrerar batteriåtervinningen vid utförslut. Filhållningen är mjuk men samtidigt bestämd och missar inte en linje. Fjärrstyrningen är mer avancerad och det blir bland annat möjligt att ge tillträde till upp till fem personer via en mobiltelefon.

Bakom ratten har jag lätt att hitta en körställning och stolarna ger stöd åt sidorna. Förarmiljön är nu helt digital och kan justeras i tolv olika utseenden. Den tekniken, liksom övrigt invändigt som exempelvis ny pekskärm, har bilen ärvt från syskonmodellen [Yaris](#) som fick samma uppdatering tidigare i år. Bilarna delar förutom namn även drivlina, plattform och axelavstånd även om Cross är 24 centimeter längre, 10 centimeter högre, har en mer avancerad bakaxel och är av en helt annan biltyper än småbilen.

Unikt för Crossversionen är också tillgång till fyrhjulsdraft där en elmotor på blott 5,3 hästar helt sonika monterats på bakaxeln. Den tekniken har lämnats orörd i och med uppdateringen och är god nog att ge extra skjuts vid start och mer grepp vid halka men inget att "köra Dakarrallyt med", som Toyota själva uttrycker det.

När vi ändå är där bak kan vi konstatera att istället till baksätet är knöligt men att det finns bra med plats för fötter och huvud och att jag med mina 178 centimeter får plats bakom mig själv med ett par centimeter marginal till framstolen. Tredelad baksätesrygg och elmanövrerad baklucka ger pluspoäng men sladdrigt och billigt utfört insynsskydd ger ett minus.



*Intakt. De extra hästarna kommer inte ur förbränningstekniken.
Smalt rör till spolarvätskan.*

3 frågor

Till Luc Nuyts, projektledare Yaris och Yaris Cross.

Toyotas hybridsystem är nu inne på femte generationen, hur länge kommer tekniken överleva?

– Hybridsystemet i Yaris Cross 130 är baserad på fjärde generationens hybridsystem med komponenter från femte generationen. Toyotas hybridsystem kommer att vara tillgängligt så länge det finns kundefterfrågan för de olika modellerna, vilket kan skilja sig på olika regioner i världen.

Åtgärder har gjorts för att öka bilens komfort, men vad har ni gjort för att dämpa vägbrus?

– Vi har jobbat med bättre ljudisolering, vilket inkluderar förbättring av vägbullerprestandan. Komforten har höjts med mer ljuddämpande material bakom instrumentbrädan, från ett till tre lager, mer isolering på motorkåpan och tjockare vindruta och sidorutor. Dessutom har fjädringsinställningen förbättrats med en bekvämare inställning.

Har Toyota övervägt simulerade växlar för CVT-transmissionen?

– Ja, men efter testning och utvärdering har vi beslutat att inte tillämpa simulerad utväxling för att bibehålla hybridsystemets förbrukningseffektivitet. Att maximera minskningen av utsläpp och bränsleförbrukning kommer att förbli vår första prioritering.

Priset startar på 292 900 kronor för uppdaterade Yaris Cross, en ökning med 6 000 kronor jämfört med den utgående versionen. Den starkare Hybrid 130 börjar på 363 900 kronor, ett rejält hopp men den startar på den högre utrustningsgraden Style. Tidigare nämnda fyrhjulsdriftssystem vid namn AWD-i kostar 20 000 kronor men finns ej till basversionen Active.

Enligt kundundersökningar och input från motorjournalister har Toyota bedömt att det finns utrymme för en mer motorstark version av modellen samt att några kosmetiska ändringar inte är nödvändigt i dagens skede. Med uppdateringen räknar man med att hålla kvar gamla trogna kunder och få nya. Om Yaris Cross är uppdaterad nog för att imponera på testlaget får vi veta vid ett framtida test.

Toyota Yaris Cross Hybrid 130 Premiere Edition**Pris:** 424 900 kronor (med AWD-i).**Motor:** Bensin-el. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 14,0:1. Borrning/slag: 80,5/97,6 mm. Cylindervolym: 1 490 cm³. Max effekt: 92 hk (68 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment: 120 Nm vid 3 600-4 800 r/min. Elmotor 83 hk (62 kW)/185 Nm. Max systemeffekt 130 hk (96 kW), max vridmoment 185 kW. Batteri 0,76 kWh.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel- länk. Bak: Multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 215/50 R18.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 256, längd 418, bredd 177, höjd 160, spårvidd f/b 153/153. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 290, maxlast 400, max släpvagnsvikt i.u. Tank 36 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 397-1 097 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,7 s, toppfart 170 km/h.**Bränsleförbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,45-0,52 l/mil. CO₂ 101-116 g/km.**Garantier:** Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri/hybridsystem 5 år eller 10 000 mil.**Skatt:** 3 142 kronor per år de första tre åren. Därefter 360 kronor per år.**Rivaler:****Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI**

Nyligen uppdaterad men Volkswagens giv i leken saknar helt elektrifiering. Här den kraftfullare motorn på 115 hk och med automatlåda.

Pris: 329 900 kronor.**Renault Captur E-Tech fullhybrid**

Uppdaterad och finns som hybrid med en systemeffekt på 145 hk parad med en avancerad/knepig automatlåda.

Pris: Ej klart (utgående modell 331 900 kronor).



2. Audi A6 E-Tron utmanar BMW i5 och Mercedes EQE

Av redaktören bytbil.com 2024-08-12 Text Morten Bek

Audi A6 E-Tron landar äntligen som konkurrent till BMW i5 och Mercedes EQE. Som Sportback och Avant kommer A6 E-Tron med en räckvidd på över 750 kilometer och med upp till 551 hk.



Skrattar bäst som skrattar sist. Inte för att Audi har haft mycket att skratta åt de senaste åren, när knappt några helt nya modeller har kommit ut på marknaden, medan **BMW** och **Mercedes** har lanserat den ena modellen efter den andra.

Med den elektriska SUV:en **Q6 E-Tron** har Audi nyligen tagit sig ur startgrupparna med en spännande och viktig modell, och nu avslöjas nästa utmanare: den elektriska **A6 E-Tron**. Med **A6 E-Tron** har Audi äntligen en direkt och attraktiv konkurrent till BMW i5 och i5 Touring samt till Mercedes EQE, och den kan bli en mycket värdig motståndare.

A6 E-Tron är en toppmodern elbil med mycket lågt luftmotstånd, längre räckvidd och snabbare laddning än konkurrenterna samt många valmöjligheter. Och kunderna behöver inte vänta på en kombi eller en version med många hästkrafter – både A6 E-Tron Avant och S6 E-Tron finns med i utbudet från början.

A6 E-Tron Sportback har räckvidd över 750 kilometer

Premium Platform Electric, PPE, är en benämning som Audi har pratat mycket om de senaste åren, och det är verkligen en viktig plattform. PPE, som utvecklats i samarbete med Porsche, är grunden för en ny generation elbilar i den dyrare änden. PPE debuterade något försenad i Q6 E-Tron och den nya elektriska Porsche Macan, och härifrån går det snabbt med nya modeller under kommande år. Både Audi och Porsche arbetar på stora elektriska SUV-modeller, och det är bara en tidsfråga innan A8 E-Tron toppar modellprogrammet hos Audi.

Med den nya plattformen får **A6 E-tron** snabbare och kompaktare elsystem – och supersnabb laddning. **A6 E-Tron** kan därför ladda med upp till 270 kW, även vid relativt låga temperaturer. 10-80 procent kan laddas på 21 minuter.



Effektiva elmotorer är en del av konceptet, men även ett stort batteri på 100 kWh med hög energitäthet och mycket lågt luftmotstånd. A6 Sportback E-Tron har ett cW-värde på 0,21, vilket är det lägsta i hela Volkswagen-koncernen. I sin mest effektiva form har A6 Sportback E-Tron en WLTP-räckvidd på över 750 kilometer, och A6 Avant E-Tron har en motsvarande räckvidd på över 720 kilometer.

Hur står sig detta mot konkurrenterna från BMW och Mercedes? Bra! BMW i5 eDrive40 sedan har en WLTP-räckvidd på upp till 579 kilometer, och BMW i5 Touring har upp till 558 kilometer. Mercedes EQE, i varianten 350+ AMG Edition har upp till 688 kilometer.

Audi satsar på en stor baklucka

Audi satsar fullt ut på A6 E-Tron från början med både Sportback och Avant. Efter nyligen offentliggjorda nya **A5, som ersätter A4**, är det ingen överraskning att A6 Sportback E-Tron är en hatchback och inte en sedan. Men skillnaden mellan A5 hatchback (som inte kallas Sportback) och A6 Sportback E-Tron är att A5 ser ut som en sedan, medan A6 Sportback E-Tron ser ut som det den är: en hatchback med stor baklucka.





Vid första mötet med de två A6 E-Tron-modellerna i en fotostudio i München är båda varianterna mycket rymliga, och designen är absolut igenkännbar från A6 E-Tron Concept som debuterade 2021. Grundformen är i stort sett bevarad på produktionsbilen, och det samma gäller den svarta linjen som går från botten av framdörrarna hela vägen runt bakre stötfångaren.

A6 E-Tron har en vindoptimerad design och fronten ser ovanligt låg ut. Det är svårt att se på många bilder, men strålkastarna är uppdelade i en tydlig överdel med LED-halvljus och en nedre del med huvudstrålkastarna som är integrerade i det stora svarta området. Baklyktorna kan beställas med andra generationens OLED-teknik med mycket tunna paneler med totalt 450 segment. Ljuset kan växla mellan åtta signaturer, och utöver en konstant skiftande ljusshow kan lyktorna också bilda en liten varningstriangel.

Som den första Audi finns **A6 E-Tron** med röda, lysande ringar baktill, medan det ännu inte är lagligt för Audi att ha ljus i de främre ringarna. **A6 E-Tron** är också den första Audi med andra generationens virtuella, kamerabaserade sidospeglar med bland annat bättre och mer realistisk vy.



Skärmen för de kamerabaserade sidospeglarna sitter högre i interiören för bättre översikt. Och interiören liknar på de flesta områden den som debuterade med Q6 E-Tron; två stora skärmar bakom en gemensam panel som har samma form som bilens Single Frame-grill. Den digitala instrumenteringen har en skärm på 11,9 tum, infotainmentsystemet en pekskärm på 14,5 tum – och framför passagerarsätet kan man få MMI-passagerardisplay för underhållning med en skärm på 10,9 tum.

Den minsta har 367 hk och bakhjulsdrift

Den nya **A6 E-Tron** kan beställas från september, och Audi börjar med att rulla ut både A6 Sportback E-Tron och A6 Avant E-Tron från början. Till en början kommer de två karossvanternas i två versioner vardera. Den inledande basmodellen är A6 E-Tron Performance med bakhjulsdrift och en effekt på 367 hk från elmotorn. Det är 61 hk mer än den nya Q6 E-Tron Performance.



Det finns ännu ingen standardversion med fyrhjulsdraft, så vill man ha drivning på alla fyra hjul är det tills vidare S6 Sportback E-Tron eller S6 Avant E-Tron som gäller. Här är standard-effekten 503 hk, men S6-modellerna får ett extra skjut när man aktiverar launch control: då är effekten 551 hk.

Audi nämner inte om en RS-version med ännu mer kraft, men då en RS-version av **Q6 E-Tron** redan har nämnts, är det nästan en garanti för att Audi också arbetar på RS 6 E-Tron. I den motsatta änden av modellprogrammet kommer Audi senare att lansera ett mindre batteri med en kapacitet på 83 kWh.

BMW i5 börjar idag på 748 900 kr, och **Mercedes EQE** säljs från 709 000 kr. Den hittills billigaste **Q6 E-Tron** finns från 825 000 kr, och det är naturligt att A6 E-Tron kommer att starta lägre.



3. Lovar en eldriven DeLorean DMC-12 för den nostalgiske nästa år

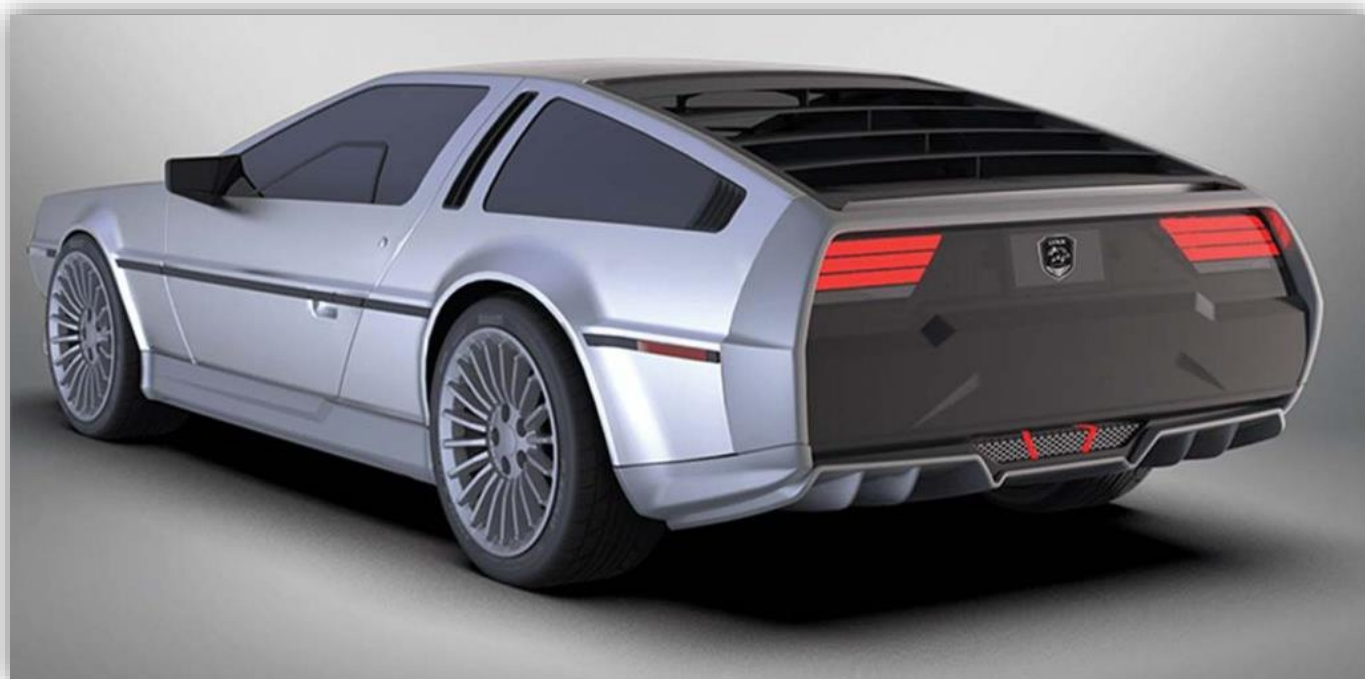
Posted by Kristofer Rask augusti 12, 2024

Det finns en stor nostalgi kring DeLorean DMC-12 efter att den blev ikonisk i filmerna Tillbaka till framtiden. Bilen blev förevigad genom filmerna, men i verkligheten lyckades aldrig den brittiska biltillverkaren nå någon lönsamhet och konkursen blev ett faktum.



Senare köptes varumärket, bilarna och det som fanns kvar av bolaget upp av ett amerikanskt bolag. Det företaget tillverkar idag bilar på beställningen och skissar också på [en värdig uppföljare](#). Men det är inte det bolaget vi ska snacka om nu.

DMC-EV är däremot inte någon billig historia. Priserna börjar på motsvarande 2,6 miljoner kronor. Leveranserna ska starta i början av 2025. Kunder som förbokar för 25 000 kronor har möjlig ett provköra en bil innan slutet på detta året.





Om det blir någon verklighet av det förhållandevis långt gående planerna lär vi märka mot slutet av året.

Texasbaserade Lynx Motors skissar också på en ny DMC-12 och helt ogenerat har man tagit den ikoniska karossen och presenterar nu Lyxa DeLorean DMC-EV. Nu släpper Lynx en hel del detaljer om DMC-EV och dessutom öppnar man upp för förhandsbokningar.

– DeLorean DMC-EV från Lynx är ett helt elektriskt prestandafordon som finns tillgängligt i en mycket begränsad upplaga, som utlovar en exklusiv blandning av lyx, prestanda och avancerad teknik, skriver Lynx.

Tvåsitsiga DMC-EV har ett fyrhjulsdrivet system som drivs av fyra in-wheel-motorer och ska klara 0 till 100 km/h på fyra sekunder. Ett batteri från CATL på 70 kWh lovar en räckvidd på 400 kilometer. Primärt kommer bilen levereras i USA och vara utrustad med Teslas nordamerikanska laddningsstandard NACS.

Exteriören påminner om originalet men har uppgraderats med moderna LED-ljus. Interiört är det betydligt modernare och här finns flera pekskärmar i en lyxig interiör med högkvalitativa material. – Denna modell förkroppsligar vårt engagemang för hållbarhet och banbrytande teknologi, medan vår VIP-upplevelse är oöverträffad inom bilindustrin. Vi ser fram emot att våra kunder sätter sig bakom ratten i det banbrytande fordonet, kommenterar Rod Keller, VD för Lynx Motors.



Kristofer Rask



4. Rivian fortsätter att kapa kostnader

Bobby Green

2024-08-09 kl 12:00

Men förlorar ändå 32 000 dollar per såld bil.



Under årets andra kvartal lyckades Rivian kapa sina kostnader ytterligare men det ser fortfarande inte så kul ut på ekonomifronten. För varje bil tillverkaren säljer förlorar de nämligen 32.000 dollar. Totalt har man förlorat 1,46 miljarder dollar under andra kvartalet vilket är en ökning med 21 procent jämfört med samma period förra året. Under första halvåret har runt 23.600 bilar tillverkats, 9162 av dessa blev till under andra kvartalet.

Rivian tuggar dock på och försöker hela tiden att bli effektivare och förbereder nu så mycket det bara går för att kunna dra igång tillverkningen av modellen R2 som förväntas bli en storsäljare. Enligt grundaren RJ Scaringe kommer de förbättringar man jobbar med nu få ner materialkostnaderna med 20 procent. När tillverkningen av R2 väl drar igång ska den siffran istället ha ökat till 45 procent.

Det uppskattas att Rivian kommer att bygga 52.000 bilar i år.



Bobby Green



**Volkswagen investerar stort i Rivian
Totalt fem miljarder dollar**



**Rivian har fått in över 100.000 förhandsbokningar av R2
Lanseras 2026**



**En titt på Rivian R3 och R3X
Ge mig!**

5. Världens största tillverkare av backspeglar i konkurs

Av Andreas Jemn 10 augusti 2024 kl 18:46

Massutdöendet bland bildelstillverkare fortsätter. Nästa företag till stupstocken är tyska Flabeg. Världens största tillverkare av backspeglar har ansökt om konkurs.



Senast var det den klassiska stoltillverkaren Recaro som rasade omkull, dessförinnan gick BBS-fälgarna i konkurs. Nu kom nästa konkursrapport från det mäktiga industrilandet, Tyskland. Klassiska tyska Flabeg som är en av marknadens främsta tillverkare av backspeglar till bilindustrin orkar inte längre.

Man ansökte om konkurs och nu ska förvaltaren försöka att hitta en lösning, **uppger Focus**. Än så länge fungerar verksamheten som vanligt. Men den sista september finns det inte pengar kvar att betala löner längre. Inte konstigt att det är stor oro bland de 190 anställda på fabriken Furth im Wald.

Anledningen till konkursen är en stadig ordernedgång. Flabeg har kämpat under hela året med vikande siffror och till slut orkade man inte längre. Det här sker i svallvågorna av den internationella krisen inom bilindustrin. Det säljs färre bilar och då blir efterfrågan på bil-delar lägre.

Men det finns också en annan sak som slår stenhårt mot bildelstillverkarna under lågkonjunkturer. När tiderna blir sämre är det många bilmärken som börjar tillverka delar själva. Anledningen till detta är att man i många länder, främst i Västeuropa, har svårt att friställa personal till följd av en lagstiftning som ska skydda arbetarna. Då använder man istället överflödigt personal till att tillverka delar.

Resultatet slår mot underleverantörerna som inte längre kan sälja sina produkter och följden blir en våg av konkurser. Men risken är att när det vänder och tiderna blir bättre, har den kunskap som fanns i de konkursade företagen försvunnit, menar Flabegs konkursförvaltare. Flabeg har en lång historia. Företaget grundades redan 1882 och var från början specialiserade på glasflaskor.

LÄS MER:



Omsatte 150 miljoner – bilhandlare i konkurs



Därför gick kända fölg- och stolmärkena i konkurs



Legendarisk stolstillverkare går i konkurs



Konkurs för en av Norges största elbilshandlare



Ny konkurs hos bilhandlare: "Enda utvägen"



Polisens leverantör av husbilar går i konkurs

6. Två nya konkurser hos bilhandlare: "Stålbad"

Av Maths Nilsson 11 augusti 2024 kl 07:03

Två nya större konkurser slog till mot bilhandeln under veckan. Två större svenska handlare tvingades ansöka om konkurs. Bilhandeln är just nu allra hårdast drabbad av den rekordhöga konkursvägen.



– Tyvärr är det för tidigt att tala om någon vändning när konkurserna stigit uppåt varje månad i två år och det fortsatt är ett stålbad för många företag, säger Henrik Jacobsson, vd på Creditsafe (bilden ovan).

Konkurserna slår nya dystra rekord i Sverige. Efter två år av obrutna konkursökningar blev juli en ny månad med svarta rekord då 684 aktiebolag försattes i konkurs. Det var den högsta konkurssiffran för juli på över 30 år och en ökning 14 procent. Den näst största ökningen ökningen i juli finns inom bilhandeln, där konkurserna skenade uppåt med 91 procent.

Augusti månad har börjat lika dystert som juli slutade. Under den gångna veckan har två svenska bilhandlare begärts i konkurs. I måndags lämnade Bilfördig i Jönköping AB in sin konkursansökan, [uppper Bolagsverket](#). Företaget omsatte 25,5 miljoner kronor och var specialiserade på handel med begagnade bilar.

I torsdags var det dags igen. Då gick Becko Bil AB i Mjölby omkull, [enligt Bolagsverket](#). Företaget omsatte 48 miljoner kronor enligt senaste årsredovisningen och var specialiserade på handel med begagnade bilar. Enligt Bolagsverket startades företaget 2012 och hade fyra anställda enligt senaste årsredovisningen.

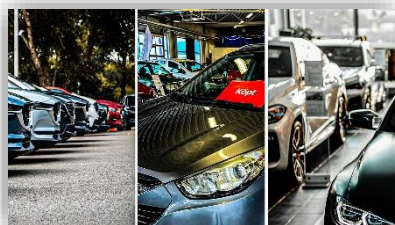
– Sommaren är ofta en tuff period för flera branscher som kämpar med att överleva när verksamheten går på halvfart eller man behöver hålla stängt under semestern. Vi hoppas kunna se ljuset i tunneln mot slutet av året, uppper Henrik Jacobsson, vd på [Creditsafe](#).

Konkurserna är tragedier för många människor, och ett stort antal arbetstillfällen påverkas. Under juli drabbades totalt 2 822 anställda när deras arbetsgivare gick i konkurs, enligt Creditsafe. Det är 57 procent fler jämfört med samma period förra året. Hittills i år har 21.000 arbetstillfällen gått förlorade på grund av konkurs, jämfört med 12 600 året innan.

LÄS MER:



Ny konkurs hos bilhandlare: "Enda utvägen"



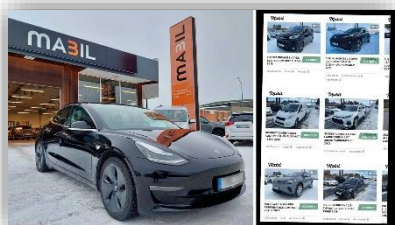
Svart vecka för bilhandlare – tre nya konkurser



Ny stor konkurs drabbar svensk bilhandlare



Svensk bilhandlare i konkurs – omsatte 120 milj



Svensk bilhandlare i konkurs: "Oerhört tufft nu"



Konkurs för en av Norges största elbilshandlare

7. Konkursad bilhandlare räddas – de köper upp allt

Av Maths Nilsson 12 augusti 2024 kl 17:59

Nu räddas konkursade märkeshandlaren Bilgruppen i Jönköping. Bilhallen som sålde Opel, Citroen, Peugeot och Mitsubishi köps upp av Fribrocks Bil som nu blir en av södra Sveriges större aktörer. – Bolaget kommer att gå under namnet Fribrocks, vi ser ljusst på framtiden, säger Carl-Johan Bergenstråhle, operativt ansvarig.



I mitten av juli gick Bilgruppen i Jönköping i konkurs. Den auktoriserade handlaren omsatte 115 miljoner och hade 25 anställda. Senaste året gjorde företaget som sålde nya Opel, Citroen, Peugeot och Mitsubishi en förlust på fem miljoner.

Nu är det klart att bilhandlaren räddas. Bilgruppen köps upp av Fribrocks Bil som är på frammarsch i södra Sverige.

– Vi tar över både bil- och reservdelslager. Många i personalen kommer att stanna kvar. Bolaget kommer att gå under namnet Fribrocks och med synergivinster, duktig personal och god kontakt med generalagent ser vi ljusst på framtiden, säger operative chefen Carl-Johan Bergenstråhle.

Fribrocks Bil har under de senaste åren expanderat från 30 anställda och 150 miljoner i omsättning till idag närmare 100 anställda och över 500 miljoner i omsättning. Med det nya förvärvet av Bilgruppen i Jönköping passerar omsättningen 600 miljoner och blir en av södra Sveriges större spelare på bilhandlarscenen.

Fribrocks har skrivit ett avtal med KW Bruun om att fortsätta vara fullserviceanläggning för Opel, Citroen, Peugeot och Mitsubishi.

– Opel, Citroen, Peugeot och Mitsubishi finns redan på fyra anläggningar i vår regi, vilket skapar goda möjligheter till samordningsvinster och större volymer. säger Per-Axel Bengtsson som är vd på Portvakten som äger Fribrocks Bil.



Nu byter Bilgruppen namn till Fribrocks Bil och ska bland annat sälja Citroën.

LÄS MER:

- [Svensk bilhandlare i konkurs – hade 25 anställda](#)
- [Konkursförvaltaren: Detta knäckte bilhandlaren](#)
- [Omsatte 150 miljoner – bilhandlare i konkurs](#)
- [Svensk bilhandlare i konkurs – omsatte miljarder](#)
- [Korat: Bilmärkena med bäst generalagenter](#)
- [Svensk bilhandlare i konkurs – omsatte 120 milj](#)



Maths Nilsson

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



8. Advokaterna vinner stort – GM-bilägarna får bara smulor

Uppdaterad 09 augusti 2024

Publicerad 09 augusti 2024

Ägare till GM Chevrolet och GMC dieslar från 2011-2016 får äntligen sin ersättning för reparationer, men advokaterna kammar hem hela 15 miljoner kronor.



Problemet är löst men bilägarna får knappt ett öre medan advokaterna hovar in storkovan.

General Motors har suttit fast i en segdragen gruppstämning i årtal. Orsaken? Deras Duramax dieselmotorer anklagas för att ha bränslepumpar som inte klarar av amerikansk diesel.

Men nu, efter mycket om och men, har **GM** tvingats till en uppgörelse med de som stämt företaget. Det mesta av pengarna går dock rakt ner i advokaternas fickor skriver **The Drive**.

Farliga bränslepumpar: Vad är problemet?

Stämningen hävdar att Duramax dieselmotorer, som sitter i **Chevrolet** och GMC fordon från 2011-2016, är utrustade med **Bosch** bränslepumpar som inte är byggda för amerikansk **diesel**. Istället sägs pumparna vara designade för europeisk diesel, som är tjockare och innehåller mer smörjmedel.

Men vad händer när man använder tunnare amerikansk diesel? Jo, det kan bildas luftfickor i pumparna, vilket leder till att metall slår mot metall. Detta kan inte bara förstöra bränslepumpen utan också skicka metallflisor rakt in i motorn, med total förstörelse som följd.

Och om du trodde att verkstäderna löste problemet vid byte av pump, det gjorde de inte. Enligt stämningen byttes pumparna ut mot samma typ, vilket innebär att problemen fortsatte och motorerna förstördes en efter en.

GM svarar: “Vi tror inte på stämningen”

Redan 2019 sa GM självsäkert till [The Drive](#) att de inte “anser att stämningen har någon grund”. Men nu står det klart att GM tvingas betala. Men här är den stora överraskningen: De 11 som stämt företaget får bara 5 000 kronor var. Advokatbyråerna däremot, de får dela på hela 15 miljoner kronor.

Dessutom tvingas GM att ersätta kunder som ur egen ficka fått betala för reparationer relaterade till bränslepumparna.

Framtida garanti – men med en fälla

Alla nuvarande ägare av de drabbade Duramax-fordonen får en förlängd garanti för Bosch CP4 bränslepumpar. Men, här är grejen, garantin gäller endast upp till 12 månader från att stämningen slutligen godkänns eller 32 000 mil från bilens ursprungliga inköpsdatum.

Och om det inte var nog, ägarna måste fortfarande stå för hälften av kostnaden för alla reparationer själva. Tidigare ägare då? Ja, de kan eventuellt få en slant tillbaka för att de betalat för mycket för sina bilar.

Begränsad uppgörelse – bara för vissa

Men det är inte slut där. Uppgörelsen hjälper bara kunder i sju specifika delstater: Kalifornien, Florida, Illinois, Iowa, New York, Pennsylvania och Texas. För resten då? De får inget alls.

GM står fortfarande på sig och hävdar att de inte gjort något fel och att pick-uperna inte är defekta.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

9. Provkörning av Lamborghini LM002

Publicerad 6 okt 2019 kl 21.18 Uppdaterad 27 jan 2023 kl 12.15

Lamborghini LM002 - 1980-talets fordonsdröm för allt från diktatorer till Hollywoods action-elit. Vi provkör en av de sista tillverkade, en klart skräckinjagande upplevelse.



Hastighetsmätarnålen närmar sig 140 km/h, motorn vrålar lätt kvävt och femman åker i. Inte alltför långt bort svänger vägen i en långdragen höger, men aldrig tidigare har jag närmast mig en kurva med större ovisshet om det ska gå vägen eller inte. Ibland är det extra skönt att vara på en testbana.

Den enorma pjäsen niger till när bromsarna får jobba hårt, det är ändå runt 3 000 kilo som ska saktas ner. Strax därefter vrider jag in i kurvan, de 345 millimeter breda Pirelli Scorpion Zero-däcken kämpar för att behålla greppet när karossen häver sig - understyrningen kommer som ett brev på posten. Själv betraktar jag verkligheten från min uppskjutna placering, med ratten i ett krampaktigt grepp för att hålla kursen. Välkomna till Lamborghini LM002, en blandning mellan stridsvagn och superbil som inte ber om ursäkt för sin existens.

Historien börjar i mitten av 1970-talet när amerikanska armén tagit beslut om att förse sig själva med ett nytt fordon avsett framför allt för persontransport. Modifierade civiltransporter dög inte längre, nu skulle man ta fram ett specifikt militärfordon. På något sätt lyckades Lamborghini, som var på ekonomisk dekis, ta del av upphandlingen och till Genève-salongen 1977 hade man tagit fram sin utmanare till uppdraget - Cheetah. En bil utan dörrar och tak med 5,9-liters bakmonterad Chrysler-motor och treväxlad automatlåda. Nu låter det väldigt enkelt, men det var det inte riktigt. Bland annat valde Lamborghini att lägga ut konstruktionen på amerikanska Mobility Technology International. Som i sin tur valde att i stort sett kopiera konstruktionen från en annan gammal prototyp för militärt bruk - FMC XR311. Givetvis tog det hus i helvete och det hela slutade i domstol.



Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats. Precis som i en Land Rover Defender så känns det som att man sitter ute i dörrfickan och det beror på den sjukt breda transmissionstunneln..

För Cheetah-bilen slutade det som det brukar för riktiga skitbilar - de smälls sönder under tester. Väguppträdandet var ett skämt och motorn var långt ifrån dimensionerad för uppgiften. Samtidigt hade American Motors General utvecklad sin HMMWV och i juni 1981 fick företaget kontraktet och Humvee var född.

Hittills har amerikanska armén och flottan köpt drygt 300000 bilar. Man kan ju inte låta bli att fundera på hur affären hade påverkat Lamborghini om de vunnit upphandlingen.

Istället gick de bankrutt. Men trots bak-slaget valde det italienska märkets nya ägare, bröderna Patrick och Jean Claude Mimram, att fortsätta med det fyrehjulsdrivna spåret under 1980. Redan 1981 visades LM001 på Genève-salongen, en produkt som byggde vidare på Cheetah-konceptet - inte helt smart då motorn fortfarande satt på fel ställe. Av LM001 blev inget mer än en prototyp och man kan ju tycka att bröderna Mimram borde hejdat projektet - men icke.

I stället började man om och tur var väl det, annars hade vi aldrig kunnat köra denna magiska maskin. Ett rent papper blev till ett nytt chassi med **V12-motor** fram, fyrehjulsdrift och aluminiumkaross. Knappast optimal konstruktion för världens arméer, men siktet var inte riktigt ställt åt samma håll längre. Att det alltid finns plats för något ännu värre, ännu större och ännu mer makabert på marknaden färgade brödernas beslut och den produktionsfärdiga LM002 visades på Bryssels bilsalong 1986. Enligt sägnen ska över 800 order ha strömmat in ganska snabbt, många av dem från den förmögna delen av Mellanöstern. Men då bilen var så komplicerad och tidsödande att bygga så kom det slutgiltiga produktionsantalet att stanna på 328 bilar.



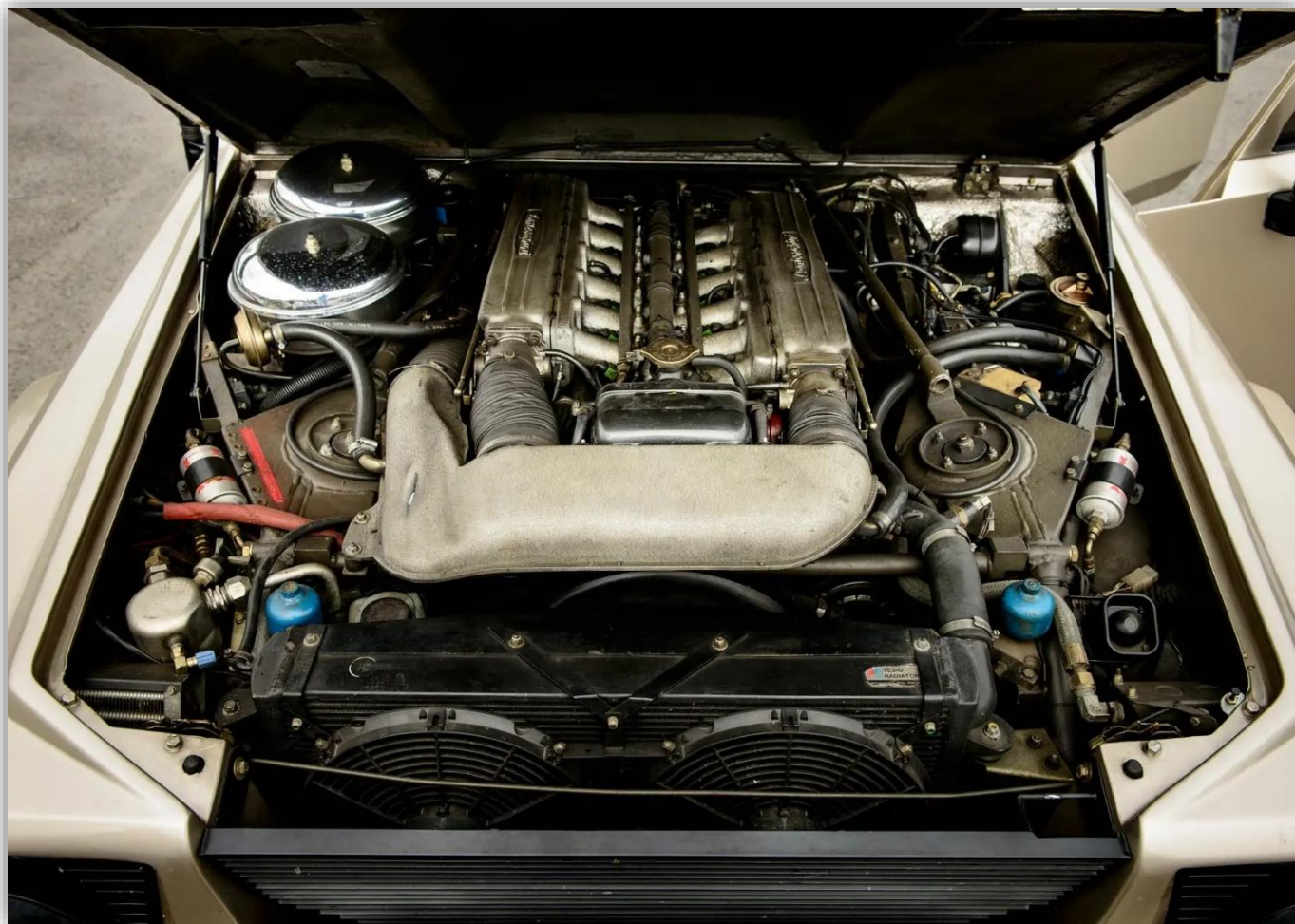
Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats.

Vår bil är en av de 60 sista tillverkade och därmed av specialversionen LM002 Americana. Den gick av produktionsbandet i Sant'Agata Bolognese i juli 1991 och är fortfarande i nära nog nyskick. Större delen av livet har den levt i Monaco, men har nu flyttat till en samling i England.

Att betrakta LM002 som en konventionell bil går aldrig, knappt ens som ett transportmedel. Men som en bilarnas motsvarighet till en grizzlybjörn, det klassar den in som sju dagar i veckan. Så respektingivande är den. Den yxiga formen består i grund och botten av nitade aluminiumpaneler och dörrarna har, precis som hos **Hummer**, utanpåliggande gångjärn. Motorhuven är en historia i sig med sina luftintag och utsläpp samt förhöjnader, något som man märker alltför väl när man sitter bakom ratten. Detsamma gäller bakpartiet med sitt flaklock och bakhängda reservhjul. Bilen verkar designad med vinkelhake och däri ligger hemligheten till den respektingivande looken. Att alla fyra däcken har den smått absurda dimensionen 345/60 R17 gör även sitt till - rakt framifrån ser bilen lite ut som en kissnödiga Bigfoot.

När man öppnar förardörren och kliver in väntar en helt annan verklighet. Här är det, hur märkligt det än låter, ont om plats. Precis som i en **Land Rover Defender** så känns det som att man sitter ute i dörrfickan och det beror på den sjukt breda transmissionstunneln. Fast visst sitter man bra i de elinställbara stolarna från Recaro, något som för övrigt sitter monterat på alla fyra platserna.

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



Fullpackat in i mista lilla skrymsle. Fast så blir det ju när man trycker ner en V12-motor i ett fordon som från början skulle vara... mest praktisk.

Nästa chock är förarmiljön och bristen på utrymme runt reglagen. Hur man kunnat planera en så stor bil så dåligt är bortom mitt förstånd, men det är dessvärre dagens sanning. Att sätta i startnyckeln och vrida runt kräver att man byter grepp, så trångt är det. Ratten sitter så nära instrumentpanelen att händerna är farligt nära att slå i panelen när man vrider på kringlan. Dessutom sitter blinkersspaken och torkarspaken inte monterade på rattstängens utan på panelen - mysigt riktade rakt ner mot förarens knän.

Okej, okej - jag ska sluta hacka. Tänkte bara servera er sanningen om LM002. Att köra den är en konstig upplevelse då den inte alls känns snabb. Du måste långt upp i varvtal för att det ska börja hända något, men det ger ju liksom inget tillbaka trots 450 hästkrafter. Bilens vikt och bristen på vridmoment långt ner i varvtalsregistret ger sammantaget en ganska tråkig upplevelse - accelerationen motsvarar den du finner i en modern normal familjebil idag.

Chassiet med sina dubbla tvärställda länkarmar, spiralfjädring och krängningshämmare ger inte heller någon direkt känsla - men nu ska du få höra något intressant. Lamborghini LM002 handlar inte om något av detta. En LM002 ska inte köpas på några logiska eller smarta bevekelsegrunder. Den ska inte heller betraktas som något normalt. I stället kan vi skratta oss lyckliga över att denna bilvärldens Terminator faktiskt sattes i produktion och därmed berikade motorhistorien. Bry dig inte om att den drar minst tre liter milen - de flesta bilarna står stilla i garagen ändå. Men så fort de kommer ut i trafiken - inte en människa lämnas oberörd. Och det är storslaget.



*Flaklock och reservhjul på bakpanelen.
Se bara till att ha friska gasdämpare, annars blir det tungt.*

Det byggdes faktiskt en hetare version av LM som kallades 004 - den största av de största. I stället för 5,2-litersmotorn satt en 7-literspås under huven som utvecklats under ledning av Giulio Alfieri. Basen i motorn kom från Lamborghinis marina sida och bilen var en slags rullande provbänk för 002-modellen. Och den bilen provkörde Teknikens Värld! Men trots den extra kraften blev upplevelsen knappast imponerande, i alla fall inte vad gällde accelerationen. Komforten på dålig väg var däremot bra och efter lite tillvänjning ansågs bilen riktigt skoj.

Lamborghini LM002

Ursprungligt pris (1991): I Italien cirka 1,5 miljoner svenska kronor. **Uppskattat pris (2013):** I det här skicket och genom att vara Americana-versionen borde värdet ligga runt 1,5 miljoner.

Motor: Bensin, fyrtakt. Tolvcylindrig längsmonterad V-motor, dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Fyra ventiler per cylinder. Sex Weber 44 DCNF-förgasare. Borrning/slag 85,5/75,0. Cylindervolym 5 167 cm³. Max effekt 450 hk (336 kW) vid 6 800 r/min. Max vridmoment 500 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, inkopplingsbar fyrhjulsdraft. 5-växlad manuell växellåda. Möjlighet att spärra mellandifferentialen. Lågväxel.

Hjul: Lättmetallfälgar. Däck 345/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 300, längd 490, bredd 200, höjd 185. Tjänstevikt cirka 3000. Tank 290 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,5 s. Toppfart 206 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning cirka 3,0 l/mil.



Linus Pröjtz

Läs mer:



På sladd med en Lamborghini LM002
På sladd med en Lamborghini LM002Ser kul ut



JAY LENO KÖR EN LAMBORGHINI
MEN INTE EN VI ÄR VANA VID



En tillbakablick på Lamborghinis första SUV
Ursprungligen byggd för militären



Lamborghini planerar SUV
Byggd på samma plattform som Cayenne och Touareg



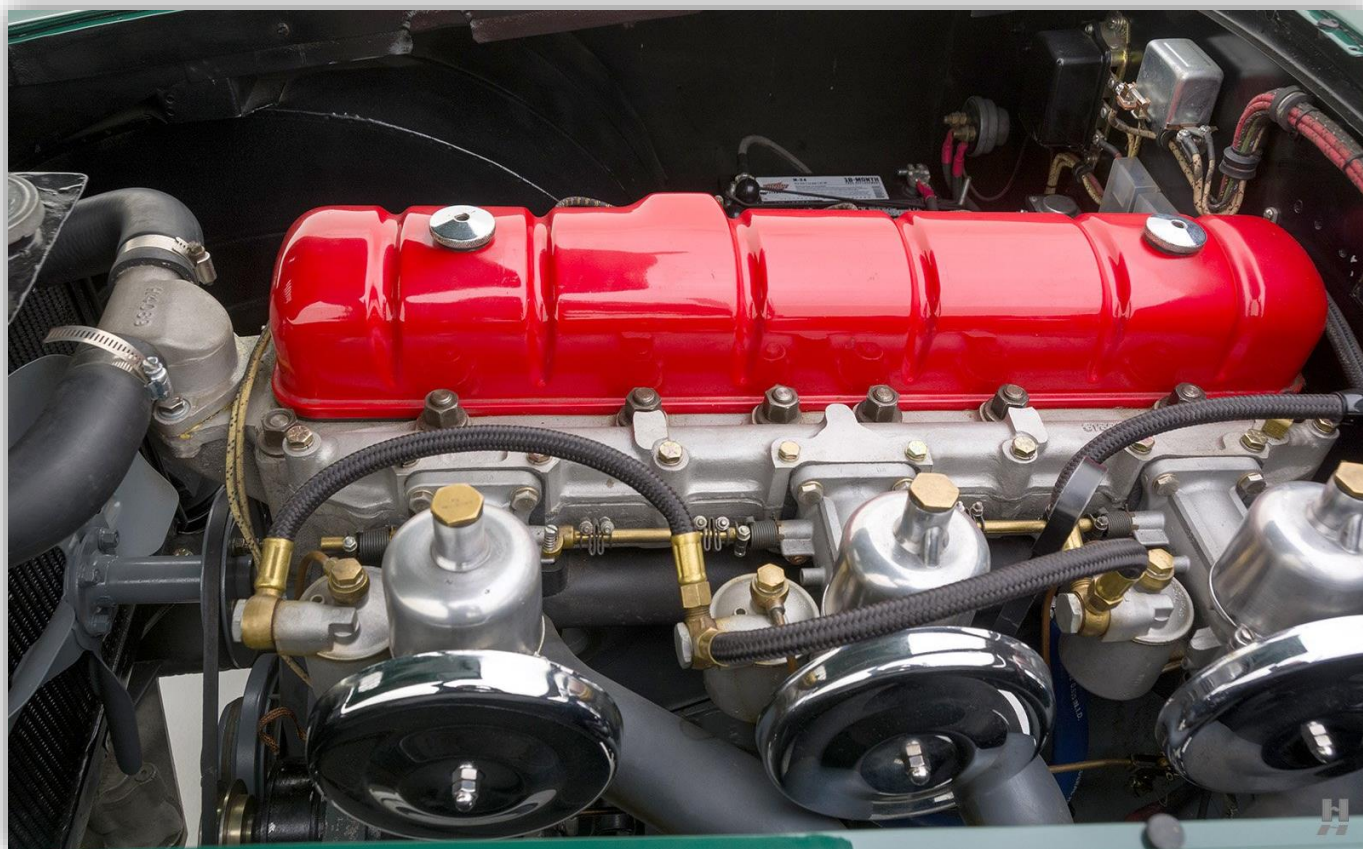
10. Nash Healey Roadster 1951



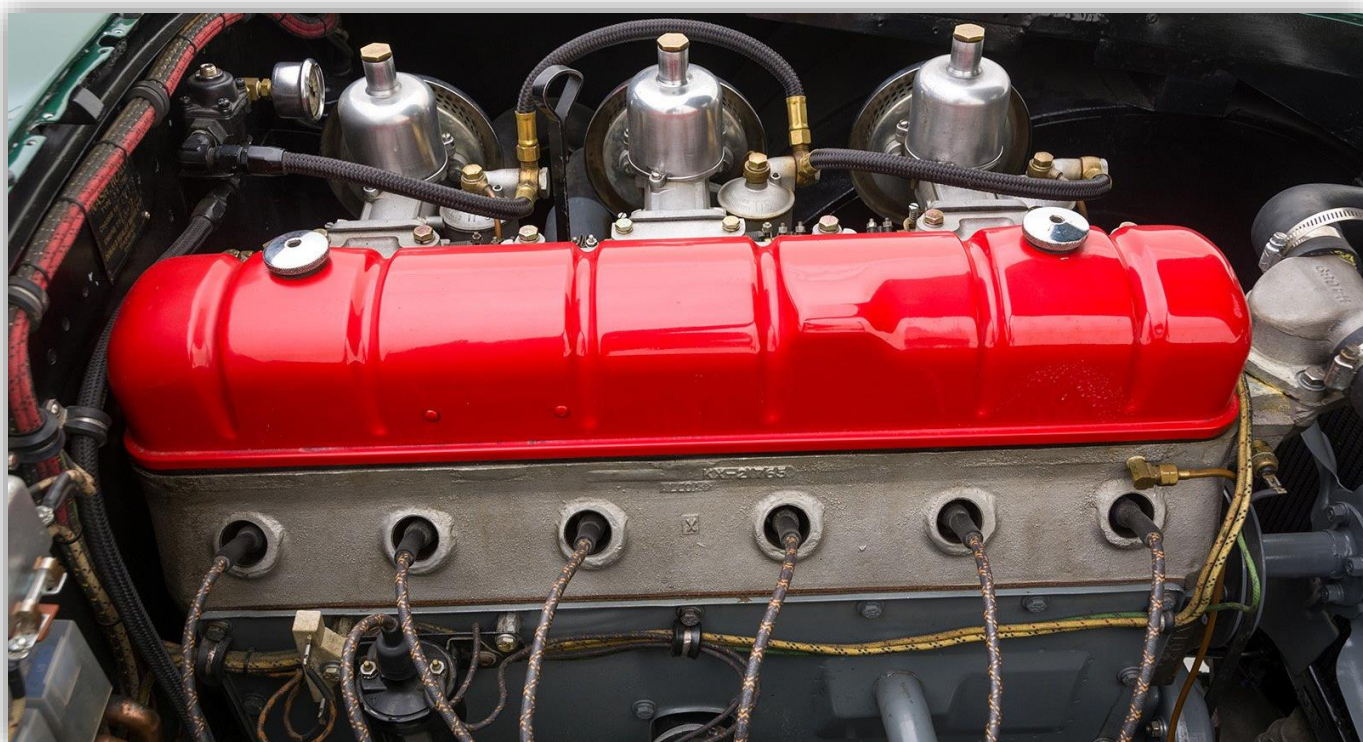
Nash-Healey, som ofta anses vara USA:s första sportbil efter andra världskriget, sades vara resultatet av ett slumpartat möte mellan Donald Healey och Nash-Kelvinators VD George W. Mason. Bakgrunden till detta var, poetiskt sett, en transatlantisk resa ombord på RMS **Queen Elizabeth**. Finns det något bättre ställe att ta fram en ny anglo-amerikansk roadster?

Nash-Healey debuterade 1951 och hade ett charmigt utseende som motsade bilens faktiska prestandapotential. Med Donald Healey inblandad var det aldrig någon tvekan om Nash-Healeys status som en riktig sportbil: En prototyp av Nash-Healey deltog i 1950 års upplaga av LeMans 24-timmars, där den lyckades med en imponerande 3:e plats i klassen och en 4:e plats totalt – efter ett par Talbot-Lagos och en Cadillac-driven Allard J2 och slutade precis före Works Aston Martins!





Förstaårsbilar är en sällsynt syn, eftersom den första körningen av 104 Nash-Healeys från 1951 hade kaross av Panelcraft i Storbritannien och hade få likheter med Nash-serien. Nash-Kelvinator vände sig då till Pinin Farina i Italien för att designa om sportbilen och få dess utseende mer i linje med resten av Nash-katalogen. Just detta exempel är ännu mer anmärkningsvärt: I början av 1990-talet förvärvades det av den internationellt hyllade skulptören och möbelkonstnären Wendell Castle. Hans vältränade öga kände igen något speciellt i Nash-Healeys linjer, och han satte igång en ungefär 25 år lång process för att göra den till sin egen.





Projektet blev mycket mer än en enkel restaurering. Castle hade en vision för bilen, och han tog hjälp av flera specialister för att hjälpa honom att förverkliga sin dröm. De berömda POSIES Rods and Customs i Hummelstown, Pennsylvania hanterade mycket av den elektriska och mekaniska restaureringen, liksom karossen - som omfattade flera subtila modifieringar, inklusive monteringen av en tidigare Nash "ägglåda" -grill. Ersättningsgrillen knyter ihop bilen på ett fint sätt med andra Nashes från den tiden, medan den brantare slutande vindrutan, borttagandet av stötfångarna och monteringen av knock-off-trådhjul ger den en betydligt mer målmedveten närvaro. Motorn, en Nash 3,85-liters inline-sexa utrustad med ett ytterst sällsynt Healey fabriksracinghuvud i aluminium, byggdes om av Concours Classics Motor Cars i Macedon, New York, tillsammans med de tre SU-förgasarna.

R.P. Interiors of Horseheads, New York, ansvarade för tapetserararbetet och skapandet av tygtoppen och tonneau-överdraget. En tråkantad Moto-Lita-ratt med ett framträdande Nash-embem i mitten och en uppsättning skarpa Smiths-mätare definierar den ändamålsenliga interiören, vars layout justerades av Castle. De skålade sätena, klädda i sadelfärgat läder med gröna passpoaler - som matchar den brittiska Racing Green-exteriören - är lånade från en senare Austin-Healey, och kompletteras med bruna fyrkantiga vävda mattor, som också avslutas med gröna kanter.

Denna exceptionella Nash-Healey Roadster från 1951 är både ett sällsynt exempel på en anmärkningsvärd angloamerikansk sportbil från efterkrigstiden och den unika visionen av ett känt kreativt sinne. Den åtföljs av en stor fil som innehåller Nash-servicelitteratur, restaureringsfakturer, korrespondens och ägarhistorik som går tillbaka till 1960-talet. Det finns också en höj- och sänkbar stötbåge, tonneau-lock och delvis tillverkade sidogardiner. Denna unika Nash är vackert men ändå målmedvetet restaurerad och är lämplig för en mängd olika användningsområden, inklusive shower, turnéer eller vintageracing. Som en eftertraktad tidig modell är den potentiellt berättigad till Mille Miglia Retrospective eller LeMans-klassikern, bland många andra prestigefyllda evenemang före 57, och kommer säkerligen att glädja sin nästa förvaltare i många år framöver.





Roger Warolin