



Morgan Plus 4 Plus

1. Nya MG HS Plug-in Hybrid går 12 mil på el till lågt pris
2. Duell mellan Peugeot E-3008 och Renault Scenic E-Tech
3. Volkswagen ID.3 GTX Performance smyglanserad i Sverige
4. Jaguar ska inte sälja nya bilar under ett helt år
5. Det kärvar för Teslas robottaxi
6. Tesla höjer priset på Cybertruck
7. Så många batteribyten gör Nio varje dag
8. Bränder i elbilar väldigt sällsynta
9. Ny stor konkurs
10. Ryska hackare sprider spionprogramvara via bilannonser
11. Teslas lastbil på väg till Europa
12. Företag har beställt 150 exemplar av Volvos kraftfullaste lastbil
13. Ferrarin som hittades på åkern efter 14 år blev värd 700 milj
14. Morgan Plus 4 Plus
15. OSCA MT4 Vignale Coupe

Teknikens Värld

1. Nya MG HS Plug-in Hybrid – 12 mil på el till lågt pris

Publicerad 14 aug 2024 kl 10.40

Kommer ni ihåg MG:s laddhybrid **EHS**? Nu kan modellen göra comeback på topplistorna. MG har börjat sälja nya laddhybridversionen av HS till ett väldigt förmånligt pris.



Nya MG HS Plug-in Hybrid till vänster, bensinversionen till höger.

Kinesiska MG har slagit sig in på bilmaknaden i Europa bland annat tack vare låga priser. Men framför allt elbilarna **MG4** och **MG5** har fått mycket beröm så det handlar inte bara om att sälja billigt.

Det vill MG ändra på och öka andelen laddhybrider till mellan 20 och 25 procent. Den nya modellen av HS har precis lanserats i Storbritannien och de första provkörningarna har noterat en näst intill fördubbling i energikapacitet i batteriet, från 12,8 kWh till 24,7 kWh.

Det betyder att HS har en räckvidd på cirka 12 mil om du bara använder elmotorn. Därmed skulle MG HS konkurrera med **nya Volkswagen Tiguan**. Tar vi jämförelsen med VW:s storsäljare ser vi att MG HS har ett 35 procent lägre pris på de brittiska öarna, 31 495 pund jämfört med 42 425 pund för Tiguan.

Konkurrerar med idel storsäljare

Med en satsning på laddhybrider hoppas MG kompensera för en minskning av försäljningen av elbilar på grund av de höga strafftullarna till Europa. Laddhybrider och bilar med bara förbränningsmotorer påverkas inte av strafftullarna. MG menar att de kan bygga laddhybriderna billigt i Europa och utan strafftullar så kan de pressa priserna ordentligt.

Förutom Volkswagen Tiguan kan **Nissan Qashqai**, **Kia Sportage**, **Hyundai Tucson** och **Ford Kuga** räkna med konkurrens från MG HS.

Nya **MG HS** har en elmotor på 209 hästkrafter jämfört med 143 hästkrafter i den tidigare HS-modellen med enbart en bensinmotor på 1,5 liter. Nya MG har också växt på längden, 2,6 centimeter, och på bredden, 1,4 centimeter. Men nya HS är 3,0 centimeter lägre vilket hjälper till att hålla nere energiförbrukningen.

Bagageutrymmet har växt med 44 liter till rejäla 507 liter. Laddhybriden erbjuder samma bagageutrymme som bensinbilen. Laddhybriden har V2L-teknik vilket betyder att du kan använda bilens stora batteri för att driva saker i till exempel garaget eller på campingen.



Jan-Erik Berggren



2. Duell: Peugeot E-3008 vs. Renault Scenic E-Tech

Av redaktören bytbil.com 2024-08-14 Text & foto Simon Hallenslev

De skyhöga förväntningarna infriades av goda recensioner för både Peugeot E-3008 och Renault Scenic E-Tech – så vad händer när man ställer dem mot varandra?



Äntligen! Fransmännen går in i kampen om kunderna till de medelstora elektriska SUV:arna. En populär bilklass som domineras av **Tesla Model Y** med starka konkurrenter som **Skoda Enyaq** och **VW ID.4** hack i häl. För att ta upp kampen har Peugeot lanserat sin nya **E-3008**, som det finns stora förväntningar på. Den vilar nämligen på STLA-plattformen, Stellantis-koncernens sprillans nya elektriska satsning, som ska föra Peugeot från en i mängden till en av ledarna inom elbilsbranschen.

Peugeot E-3008 står dock inte utan konkurrens från hemlandet. Bilen som redan har skördat erkännande i form av utnämningen till Car of the Year 2024 i Europa. Det är självklart **Renault Scenic E-Tech** som står för konkurrensen i denna fullständigt elektriska duell med fransk prägel.



Hur ser interiörerna ut?



Typisk Peugeot

Den nya **E-3008** är ganska definierande för hur moderna Peugeot-modeller ska utformas, och det är tydligt att den atypiska franska förarmiljön består. Man får en liten ratt, som man tittar över för att se instrumentpanel och infotainmentskärm. Det är fortsatt en layout som delar åsikter. Själv är jag förtjust i det, medan vissa kollegor är mer skeptiska.

De två skärmarna är i denna GT-utrustningsnivå sammanfogade till en 21 tums stor skärm, som nästan svävar på instrumentbrädan. Upplösningen är kristallklar, och det finns plats på skärmen för permanenta funktioner, så att temperaturstyrning och assistanssystem alltid kan nås. Systemet blir dock mer komplicerat ju längre man dyker ner i det. Här finns för många undermenyer och för många ikoner som är för små för att lätt pricka under körning. Det blir inte bättre av att systemet ibland är lite för långsamt för att reagera på input. När man trycker gång på gång utan resultat saknar man tryckknappar som är sällsynta i **E-3008**.

Som ett plåster på såret har Peugeot sina innovativa i-Toggles. Det är en rad översködliga, fasta ikoner som finns på en liten extraskärm som i upplösning och tryckkänslighet matchar den stora. Dessa kan för övrigt bytas ut efter eget önskemål, så att man alltid har sina mest använda ikoner nära till hands. Supersmart.

Kvalitetsmässigt finns det inget att anmärka på avseende interiören i **Peugeot E-3008**. De har tonat ner mängden överflödiga dekorlistor och skruvat upp mängden återvunna material. Över 500 kg av materialen i **E-3008** är faktiskt återvunna. Det påverkar dock inte den upplevda kvaliteten, som i **E-3008** verkligen är hög. Faktiskt ett snäpp högre än det man får hos konkurrenten.

Ärlig Renault

Interiören i den nya **Scenic E-Tech** är mer klassiskt utformad och kommer naturligtvis att ha större attraktion. Här finns en 12,3" skärm för instrumentering samt en 12" skärm i högt format för infotainment, som matchar Peugeots i upplösning och utseende i det omedelbara layouten. Man behöver dock inte klicka sig långt ner i menyerna innan man märker en skillnad i användarvänlighet. Istället för att envist utveckla infotainmentsystemet själva, har Renault haft självinsikt och vänt sig till experter. Närmare bestämt Google. Det resulterar i ett system som inte bara är överlägset Peugeots, utan bland de bästa på marknaden.

När navigationen finns i Google Maps och musiken kommer från Spotify, finns det knappast någon anledning att koppla sin smartphone till den trådlösa Apple CarPlay. Renault har dessutom valt att behålla en rad fysiska knappar under skärmen. Här styr man klimatanläggningen, så temperaturen kan justeras utan att man behöver ta blicken från vägen.



Renault har också gått långt när det gäller klimatvänlighet, och de två konkurrenterna matchar varandra bra när det gäller mängden återvunna material. De gör det också i kvalitetskänsla, där även Scenic E-Tech döljer det återvunna bakom mjuka material. Med facit i hand är det dock kortare väg till de billiga plastbitarna i Scenic än i E-3008, och när det gäller upplevd kvalitet kryper Peugeot ett steg före.

Utrymme

Går man efter de yttre måtten efter ser man att **Peugeot E-3008** har ett par centimeter mer än Renault **Scenic E-Tech** i både längd och bredd. Därför är det överraskande att det är Renaults baksäte som ger bäst ben- och huvudutrymme. Utrymmet är inte dåligt i Peugeot, det är bara mindre plats för knäna i baksätet, och en sluttande taklinje kan nog irritera personer med stora frisyrrer. I framsätena ryms personer i de flesta storlekar i båda konkurrenterna, med solida säten och riktigt bra förarpositioner. **Peugeot E-3008** trumfar lite på utsikt med smalare A-stolpar fram, medan tjocka C-stolpar gör sikten bak begränsad i båda bilarna.

I bagageutrymmena får man 520 liters kapacitet i **Peugeot E-3008** mot totalt 545 liter i **Renault Scenic E-Tech**. Uppbyggnaden är dock bättre i Peugeot, där golvhöjden kan justeras och dölja extra saker under, medan man i Renault får en något hög lastkant utan justeringsmöjligheter.

Komfort och stabilitet i Peugeot

Peugeot E-3008 är en bekväm bekantskap. Interiören är anmärkningsvärt tyst, och även om chassit behåller en viss stramhet, hanteras de flesta ojämnheter bra. Små och skarpa ojämnheter i vägen kan vid låga hastigheter skaka till förare och passagerare en aning, men gasar man lite elimineras det problemet direkt.





Hur kör de?

Även styrningen förändras beroende på hastighet. I bästa Peugeot-stil är den hastighetsberoende, vilket betyder att man vid låga hastigheter i staden inte känner av bilens höjd och bredd. Ju snabbare man kör, desto tyngre blir ratten, vilket skapar en trevlig stabilitet när man kör på motorvägen. Tyvärr är viktningen något konstgjord, och det tar bort lite av körglädjen på landsväg.

Peugeot E-3008 är nämligen en tung bil. Inte bara jämfört med den lättare Renault Scenic E-Tech, utan även med de flesta konkurrenter. De 2,2 tonnen ger tyngd och stabilitet på motorvägen, medan de på landsvägen ger föraren lite att arbeta med. Man är alltid medveten om vikten, och när styrningen dessutom är konstgjort viktad utan mycket känsla för framhjulen, är **E-3008** inte en bil man vill köra snabbt med.

Tyngden är långt bättre utnyttjad för att skapa en bekväm och stabil körupplevelse för alla i kupén. **Peugeot E-3008** ska köras som en stor familjebil, och när man gör det, belönas man med en lugn och samlad körupplevelse utan krängning eller understyrning.





Renault i en lättare viktklass

Det kräver bara en kort titt på specifikationerna innan man förstår varför man kan kalla **Renault Scenic E-Tech** mycket lättare än **Peugeot E-3008**. Det är nämligen hela 384 kg mellan de två, där Renault väger 1 842 kg mot Peugeots 2 225 kg. Detta trots att denna **Scenic E-Tech** är utrustad med det stora 87 kWh-batteriet, medan **E-3008** har 73 kWh att arbeta med.

Även om **E-3008** är bra på att maskera sin vikt i storstaden med en lätt styrning, så erbjuder **Scenic E-Tech** en liknande lättstyrning kombinerat med en lägre totalvikt. Det gör den lättare att hantera på kurviga sträckor, vilket också märks på landsvägen, där Renault tar sig bättre genom snabba svängar utan att man behöver hålla tungan rätt i mun.

Styrningen i **Renault Scenic E-Tech** förblir dock lätt oavsett hastighet. Lägg därtill att chassit har komfort som prio, och saknar en del av den stabilitet som konkurrenten briljerar med. **Scenic E-Tech** kränger en del i svängarna, och med en lätt styrning krävs det flera små korrigeringar för att hålla bilen i en rak linje.

E-3008 är tyst medan det i **Scenic E-Tech** uppstår lite vindbrus vid motorväghastigheter. Det är runt de bastanta A-stolparna som vinden viner vid 110 km/h. Även om det låter mer än i Peugeot, är det inget man blir irriterad på.



Priser och utrustning

Oavsett vilken Peugeot E-3008 man väljer får man samma batteri på 73 kWh, vilket ger mellan 519 och 525 km beroende på utrustning. Åtminstone tills det stora 98 kWh-batteriet introduceras. Idag startar E-3008 på 559 900 kronor med Allure-utrustning, och här får man utrustning som backkamera och parkeringssensorer, LED-strålkastare, 19-tums aluminiumfälgar och två 10"-skärmar.

Prisskillnaderna hos Peugeot är inte stora; man får toppmodellen GT för totalt 589 900 kronor. Här får man utrustning som 20-tums aluminiumfälgar, Pixel LED-strålkastare, elektrisk baklucka, uppvärmda framsäten och ratt, smartphone-laddare, nyckelfritt tillträde samt den stora 21"-skärmen. I GT får man också de smarta i-Toggles med digitala ikoner för bilens styrning.

När man ser att **Renault Scenic E-Tech** startar på 464 900 kronor, blir man kanske överraskad. Det är dock för den enklaste modellen, som också har ett mindre batteri och 420 km i räckvidd. Vill man ha den som testas här, måste man gå upp en utrustningsnivå från Evolution till Techno, där ett batteri på 87 kWh också kan väljas. Här får man mellan 609 och 625 km i räckvidd till ett pris från 549 900 kronor.

För detta pris ingår det mesta som standard. Här räknas utrustningslistan med saker som adaptiv farthållare, trådlös laddning av smartphones, 12" Google infotainmentsystem, backkamera och parkeringssensorer, armstöd fram och elektrisk baklucka. Kan man spara på tillbehören får man dock mer för pengarna hos Peugeot, där i ingångsnivån Allure har tillräckligt för de flesta.



Årets bil av en anledning

Här har du alltså två solida familjebilar på el som tävlar om kunderna i en liga med allt från Skoda och VW till Tesla. Frågan är bara vilken av de två förnämliga fransoserna som tar hem segern i denna duell. Det gör **Renault Scenic E-Tech!** Det är ingen direkt utklassning av landsmannen, men det är en tillräckligt säker seger för att jag ska kunna utropa den till segrare utan tvekan. Den är årets bil i Europa av en anledning, som till slut står mer helgjuten än Peugeot E-3008.

Interiören är mer klassisk i sin layout och betydligt mer användarvänlig, tack vare Google men också bevarandet av knappar. Lägg därtill bättre utrymmen och den lättare körupplevelsen, ås har man i mina ögon en vinnare. Priset är något högre, men för pengarna får man också 100 km mer i räckvidd, vilket inte är obetydligt.

SPECIFIKATIONER

Peugeot E-3008 GT

Motor: Elektrisk (fram)
Effekt: 210 hk / 345 Nm

0-100 km/h: 8,8 sek.
Toppfart: 170 km/h

Förbrukning: 16,8 kWh/100 km
Räckvidd: 525 km

Batteristorlek: 73 kWh
Laddkapacitet: 160 kW

Mått (L/B/H): 454/189/164 cm
Tjänstevikt: 2 225 kg

Dragvikt: 1 250 kg
Bagageutrymme: 520 liter

Pris: 389 900 kr (E-3008 fås från 359 900 kr)

Renault Scenic E-Tech Electric 87 kWh

Motor: Elmotor (fram)
Effekt: 220 hk / 300 Nm

0-100 km/h: 7,9 sek.
Toppfart: 170 km/h

Förbrukning: 16,8 kWh/100 km
Räckvidd: 625 km

Batteristorlek: 87 kWh
Laddkapacitet: 150 kW

Mått: 447/186/157 cm
Tjänstevikt: 1 842 kg

Dragvikt: 1 100 kg
Bagageutrymme: 545 liter

Pris: 549 900 kronor (Scenic E-Tech Electric fås från 464 900 kronor)

Relaterade artiklar:



Renault visar upp nya vätgasdrivna Renault Scenic Vision



Första bilderna av elektriska Peugeot E-3008 med 700 km räckvidd



Första åkturen: Peugeot E-5008 med plats för sju personer



Renault Rafale kommer som laddhybrid med 300 hästkrafter



3. Volkswagen ID.3 GTX Performance smyglanserad i Sverige under annat namn

Posted by Kristofer Rask augusti 12, 2024

I förra veckan blev det känt att Volkswagen ID.3 GTX Performance lanserades i Tyskland. Men bekräftar Volkswagen Sverige också att modellen samtidigt lanserats i Sverige, men under en annan modellbeteckning.



Volkswagen ID.3 GTX och ID.3 GTX Performance **presenterandes i våras**. Med det blev det känt att de sportiga ID.3:orna får ett lite större batteri, kraftfullare motorer och en hel del sportiga designtillägg.

Men i Sverige gör Volkswagen alltså en liten luring. Performance får här nämligen namnet Volkswagen ID.3 GTX Edition. Då får man den kraftfullaste ID.3:an med en motor på 240 kW (326 hk) som tar bilen från 0 till 100 km/h på 5,7 sekunder. Batteriet är på 79 kWh vilket ska ge en räckvidd på 591 kilometer. Priserna för GTX Edition startar på 594 900 kronor.

Den lägre utrustade GTX-modellen som i Tyskland heter ID.3 GTX får i Sverige namnet ID.3 GTX EU. Den har en motor på 210 kW (286 hk) och klarar sprinten 0 till 100 km/h på 5,9 sekunder. Den får samma batteri på 79 kWh och en något längre räckvidd på 601 km. Priserna för denna startar på 544 900 kronor.



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.](#)

Teknikens Värld

4. Jaguar ska inte sälja nya bilar under ett helt år

Publicerad 13 aug 2024 kl 17.24

Indien-ägda Jaguar står inför en enorm omställning. Det anrika brittiska märket ska bara tillverka elbilar, men det dröjer och väldigt snart ska sista nuvarande modell gå ur tiden. Det betyder att det inte blir möjligt att köpa en ny Jaguar under en period av cirka ett år.



Jaguar F-Pace är snart även den nedlagd, då återstår inga Jaguar-modeller i utbudet utan de kommer först ett år senare.

Nyligen skrev vi om hur **Jaguar lägger ned alla nuvarande modeller förutom en**. Endast suven **F-Pace** ska finnas kvar mot slutet av året men även den läggs ned i inledningen av 2025.

Därefter ska företagets helt nya modellstrategi med enbart elbilar ta vid, men det blir inte direkt efter. Första elbilen ut är en effektstinn GT-modell som vi får se som konceptbil framåt slutet av innevarande år. Leveranserna påbörjas dock inte förrän under 2026, något som Jaguars vd Rawdon Glover bekräftar för **Autocar**.

Det betyder att det uppstår ett glapp på ungefär ett år mellan dagens utgående modeller och "nya Jaguars" elbilar. Glover säger att de "inte längre kommer att sälja nya bilar" på utvalda europeiska marknader och från tidigt 2025 i hemlandet Storbritannien.

Enligt Jaguar-chefen kommer märkets återförsäljare i stället att intensifiera fokuset på begagnade bilar och eftermarknadstjänster.

– Men ja, det kommer att finnas en period då du inte kommer att kunna köpa en Jaguar, avslutar han.

Runt ett år utan försäljning av nya bilar kan vara förödande för ett litet bilmärke som Jaguar. Under andra kvartalet i år, april till och med juni, sålde Jaguar 15 324 sålda bilar över hela världen. Volvo Cars ter sig som en gigant i jämförelse med en försäljning under perioden som var mer än 13 gånger större eller, om man så vill, 1 240 procent högre.

Volvo och Jaguar var en gång i tiden "syskonmärken" då de båda ingick i Ford-koncernen. Även Land Rover och Aston Martin ingick i det Ford kallade för Premier Automotive Group.



Mattias Rabe



5. Det kärvar för Teslas robottaxi

Uppdaterad 13 aug. 2024

Publicerad 13 aug. 2024

Idén är att Teslaägare ska kunna tjäna hundratusentals kronor om året genom att hyra ut sina fordon som självkörande taxibilar. Men tunga aktörer ifrågasätter nu planerna.



Skulle Teslaägare verkligen vara villiga att låta främlingar använda deras dyra fordon, undrar en av kritikerna.

Tesla och **Elon Musk** planerade att visa upp sin [efterlängade robottaxi](#) den 8 augusti i år, men informerade sedan på plattformen X att lanseringen har skjutits upp till oktober. Nu är det osäkert om projektet ens kommer att bli verklighet, [skriver Fortune](#).

Uttrycker oro

Visionen om robotaxi har mött skepticism från flera håll. Uber's vd, **Dara Khosrowshahi**, är en av dem som tvivlar på Teslas planer. Han uttrycker oro över huruvida det kommer att finnas tillräckligt med taxibilar för att möta efterfrågan under högtrafik.

Dara Khosrowshahi menar att de tillfällen då Teslaägare vill använda sina bilar troligen kommer att sammanfalla med de tider då efterfrågan på skjuts är som störst.

Dessutom ifrågasätter han om Teslaägare, som i genomsnitt tjänar betydligt mer än medelinkomsten i USA, verkligen skulle vara villiga att låta främlingar använda deras dyra fordon.

Föreslår dedikerad flotta

Inte bara Dara Khosrowshahi har sina tvivel.

Edwin Olson, vd och medgrundare av det autonoma körteknologiföretaget May Mobility, ifrågasätter också om Teslas plan är realistisk. Edwin Olson anser att privatpersoner sannolikt inte vill agera som "hyresvärdar" för sina egna bilar, med tanke på att många resenärer inte behandlar hyrda fordon med samma omsorg som sina egna.

Edwin Olson föreslår istället att Tesla borde satsa på att skapa en dedikerad flotta av autonoma fordon, vilket skulle kunna erbjuda en mer pålitlig och optimerad tjänst för konsumenterna.

Läs även:



Musk avslöjar: Självkörande bil redo i sommar. Dagens PS



Självkörande Tesla dödar motorcyklist. Dagens PS



Joakim K E Johansson

Reporter på Dagens PS som bland annat bevakar världen och politiken.



6. Tesla höjer priset på Cybertruck

Av Bobby Green 2024-08-13 kl 08:40

Och tar bort instegsversionen



Inträdesbiljetten för att få bli ägare till en Cybertruck har tidigare varit att hosta upp 61.000 dollar för en bakhjulsdriven version. Nu tar Tesla bort detta alternativet samtidigt som man höjer priset med 20.000 dollar på de andra versionerna. I samma veva kapas väntetiden för att få ett exemplar och du kan få en i år om du är sugen, och inte någon gång nästa år som det var tidigare. All-Wheel-Drive-versionen ska kunder som beställer nu kunna få mellan augusti och september medan Cyberbeast ska kunna levereras mellan oktober och december. Det nya frånpriset börjar på 99.990 dollar och värstingen Cyberbeast kostar nu från 119.990 dollar. [jalopnik.com](https://www.jalopnik.com)



Bobby Green



Teslas egna battericell 4680 monterad i Cybertruck
Ska göra tillverkningen snabbare och billigare



Nytt rekord för Cybertruck på 402 meter
Snabb pickis



Tesla släpper tillbehör till Cybertruck
Ett skydd till bakluckan och sittdynor till pickupens flak



**Teslas Cybertruck återkallas igen
Strul med vindrutetorkaren och flaket**



**Tesla firar tio år med ny butik i Stockholm
Cybertruck och Optimus på plats just nu**



**Top Gear har tältat med en Cybertruck
Och en Rivian R1T**



**Så här ser en naken Cybertruck ut
Verkstad har plockat isär ett exemplar**



7. Så många batteribyten gör Nio varje dag

12 aug 2024

Tidigare försök att etablera batteribyten som alternativ till snabbbladdning gick i graven och tekniken ansågs uträknad. Men Nio har de senaste åren byggt upp en infrastruktur för att byta batterier, inte minst på hemmamarknaden Kina där det enligt de senaste siffrorna finns drygt 2.400 så kallade Power Swap stationer.



Nu meddelar tillverkaren att det har genomförts **50 miljoner batteribyten** sedan den första stationen öppnades 2018. Den totala energimängden i batteripaketet som har bytts uppgår till 2,62 GWh och för tillfället sker det i genomsnitt **79 000 byten per dag**.

Och takten ökar snabbt. I oktober förra året hade det genomförts 30 miljoner byten, i april i år var det 40 miljoner och nu – alltså mindre än fyra månader senare passeras milstolpen 50 miljoner.

Någon fördelning mellan olika marknader presenteras inte. Med 50 stationer här i Europa, varav åtta i Sverige, har de flesta av bytena skett i Kina. För några veckor sedan meddelade Nio att det genomförts 71.400 batteribyten i Europa, sedan den första Power Swap stationen här öppnade i Norge 2021.

Ett batteribyte tar omkring fem minuter. Nyare versioner av stationerna klara att genomföra bytet snabbare och kan även bidra till att stabilisera elnätet. För att kunna byta batteri måste du leasa en bil från Nio eller köpa den utan batteri som då hyrs till en månadskostnad genom tjänsten Battery as a Service, BaaS.



Carl Undéhn



8. Global rapport: Bränder i elbilar väldigt sällsynta

Posted by Kristofer Rask augusti 13, 2024

500 fall av termisk rusning.



Att det uppstår en brand i en elbil är något mycket ovanligt. I Sverige fanns det förra året 20 rapporter om bränder i elbilar, **enligt MSB**. I de flesta fallen var dessutom högvoltsbatteriet inte påverkat. Statistiken visar tydligt att elbilarna är betydligt säkrare än bilar med förbränningsmotorer.

Nu redovisar en global studie alla incidenter runtom om i världen av den värsta sorten där branden spridit sig till batteriet – och fortfarande visar det på samma låga risk. Studien är genomförd av EV FireSafe, som finansieras av det australiensiska försvarsdepartementet, och har uppdraget att forska på just bränder i elbilar och laddhybrider och säkerhetsarbetet för att hantera bränder.

– Vi har kunnat verifiera över 500 batteribränder i laddbara fordon. Om man tittar på helhet så är det mycket sällsynt att batterier brinner, säger Emma Sutcliffe, VD **till SR Ekot**.

EV FireSafe har sedan 2010 hittat 511 fall där branden har startat i eller spridit sig till batteriet och därmed också orsakat termisk rusning. Det på en fordonsflotta bestående av 40 miljoner elbilar och hybrider.



I hälften av fallen har man kunnat identifiera brandorsaken. Rapporten visar att batteribranden i 119 bilar orsakats till följd av en kollision eller där bilen kört in i något som punkterat batteriet. 28 av bilarna hade blivit översvämmade. 45 av bilarna hade ett produktfel och 22 av bilarna fattade eld efter att den spridit sig från en närliggande brand.

– Enligt våra första forskningsrön baserade på globala elbilsbränder sedan 2010 är risken för en brand i ett laddbart fordon 0,0012 procent. Motsvarande risk för ett förbränningsdrivet fordon är 0,1 procent, uppger EV FireSafe.

Det är lätt att upptäcka en brand i ett batteri och särskilja den från en brand i bara själva fordonet. Vid en batteribrand så har de i 99 procent av fallen syns tydliga jetstråle-liknande flammor från bilen. I mycket sällsynta fall syns bara mörka rökmoln.

Så släcker man en brand i en elbil

Rutinerna för att släcka en brand i ett elbilsbatteri skiljer sig från att släcka en traditionell bilbrand. Därför forskas det mycket på området för att hitta så effektiva metoder som möjligt.

I en demonstration förra året visade MSB hur man släcker en elbilsbrand på 10 minuter genom en skärsläckare som angriper batteriet direkt. [Läs mer om den demonstrationen här.](#)

Danska företaget EV Firegun har visat upp en liknande metod. En demonstration av det [finns att se här.](#)



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.](#)

9. Ny stor konkurs – tillverkar delar åt flera bilmärken

Av William Karlsson

12 augusti 2024, 17:15

Krisen i den europeiska bilindustrin skördar ännu ett offer. Nu går Mürdter Group som gör innerskärmar, stolsryggar och plastkonsoler i konkurs. De var leverantörer till Audi, BMW, Porsche, Volkswagen och Volvo.– Jag är rädd att det kommer att bli betydligt värre. Hösten blir tuff för många fordonsleverantörer, säger Peter Bryntesson, vd för Fordonskomponentgruppen, FKG.



Den tyska bilindustrin drabbas av ett nytt dråpslag. Mürdter Group med 585 anställda som tillverkar plastdelar och verktyg för att formspruta plast vid biltillverkning ansöker nu om konkurs, [uppges Merkur](#). Bland annat tillverkar de innerskärmar, stolsryggar och olika plastkonsoler till bilar. Företaget är branschledande inom sitt område och har i dag 585 anställda i Tyskland och Tjeckien. Några delar som de tillverkar är bland annat innerskärmar, dörrhandtag och ryggstöd. Mürdter har idag kunder som Volvo, Audi, Porsche, BMW, Mercedes, Volkswagen, MAN och Daimler Truck, [enligt sin hemsida](#).

Närliggande bilhandlare

För tre år sedan såldes Mürdter Group till den brittiska företaget Xandor som är en del i den brittiska företagsgruppen Quantum Capital Partners. Det året omsatte Mürdter 468 miljoner kronor. Det var en förbättring mot 2020 då företaget omsatte 385 miljoner kronor. Sedan dess har företaget inte publicerat nya siffror. Företaget har inte själva kommenterat ansökan om konkurs ännu, [enligt Gmuender-Tagespost](#).



Nyligen gick företaget bakom BBS-fälgarna i konkurs.

Mürdter är inte det första tyska företaget som tvingats ansöka om konkurs inom den tyska bilbranschen. Tidigare har den klassiska fälg tillverkaren **BBS** och stoltillverkaren **Recaro gått i konkurs**. Förra veckan gick **Flabeg som var störst i världen på backspeglar i konkurs**. Enligt siffror från Ippen Media har konkurser i Tyskland ökat med 41 procent jämfört med förra året. Detta kommer i **samband som den tyska bilförsäljningen stagnerat** och i år har nästan en halv miljon färre nya bilar sålts än samma period före Coronakrisen.

– Att rädda företag från konkurs blir allt dyrare och oattraktivt. På grund av den osäkra försäljningen och allmänna ekonomiska situationen avskräcks potentiella investerare, säger Jonas Eckhardt, partner på managementkonsultföretaget Falkensteg, enligt Merkur.



Peter Bryntesson, vd Fordonskomponentgruppen.

Peter Bryntesson som är vd för den svenska branschorganisationen Fordonskomponentgruppen är oroad men inte förvånad över konkursvågen bland europeiska underleverantörer. **Före semestern gick svenska IAC Group** som bland annat gör instrumentpaneler i konkurs.

– Jag tror det kommer komma betydligt mer. Hösten blir tuff. Det är för små marginaler och tuffa villkor och företagen ligger på gränsen. Nu går det kraftigt ner på grund av teknikomställning och konjunktur och då går de inte längre för de som inte lyckats bygga upp en buffert. Vi i Sverige kommer också drabbas mer, men troligen inte lika hårt då vi är mer fokuserade på tunga fordon. Här har också samverkan i branschen varit något bättre, säger Peter Bryntesson till Carup.



10. Ryska hackare sprider spionprogramvara via bilannonser

Av John Sempill

Publicerad 2024-08-12 Uppdaterad 2024-08-12

Den senaste i raden av ryska cyberattacker är en rapporterad försäljningsannons. Detta enligt en kartläggning av IT-säkerhetsföretaget Palo Alto Networks.



Falsa bilförsäljningsannonser för en begagnad **Audi Q7** har lagts ut av vad Unit 42 vid Palo Alto Networks menar vara Fighting Ursa – en hackergrupp knuten till den ryska underrättelsetjänsten.

Av annonserna att bedöma verkar de vara riktade mot diplomater, enligt Palo Alto Networks rapporter. Bilförsäljningsannonserna används som lockbete – den som nappar laddar automatiskt ned skadlig programvara, som ger fjärråtkomst till angripna datorer och nätverk.







– **Det handlar om ett** beprövat grepp, säger Jesper Olsen, säkerhetschef på Palo Alto Networks i norra Europa, enligt [pressmeddelandet](#).

– Nätfiske genom annonser för just begagnade diplomatbilar är en taktik som använts länge av ryska hotaktörer, uppenbarligen eftersom den visat sig fungera.

Hackergruppen med kopplingar till rysk underrättelsetjänst är känd sedan tidigare och kallas även APT28, Fancy Bear och Sofacy.

Genom kreativa metoder angriper de kritiska källor för åtkomst och kontroll över myndigheter och statliga entiteter.

Annon

	DIPLOMATIC CAR FOR SALE	Price : 5.500 Euro
	Model : Audi Q7 Quattro	Winter tires included in the price, perfect condition, available immediately
	Engine : 3.000 TDI	For more information, please contact
	Fuel : Diesel	
	Transmission : Automatic	Mobile : +40
	Mileage : 336.000 km	E-mail : @selec.org
	Year : 2009	Web : www.selec.org
		
		
		

*Denna annons använts för att sprida spionprogramvara,
skriver cybersäkerhetsaktören Palo Alto Networks.*

Läs även:



Hackers stängde av bromsarna på Jeep Cherokee



Bilarna uppdaterades – då låstes ägarna ute

11. Teslas lastbil på väg till Europa

Bobby Green 2024-08-13 kl 14:00

Söker folk som kan rodda.



FILM: <https://youtu.be/Xf7irdXn7xA>

Tesla börjar nu kratta för att kunna lansera lastbilen Semi i Europa. Man har skickat ut en jobbsökkan där man eftersöker en Head of Business Development – Semi Truck EMEA i antingen Amsterdam eller Berlin. Så här står det i beskrivningen av jobbet:

"Tesla söker en affärsutvecklingschef i Europa för att bygga/upprätthålla kundrelationer och planera för Teslas framtida Semi Truck-utplaceringar. Denna person kommer regelbundet att träffa potentiella europeiska Semi-kunder för att förstå deras användningsfall, behov och arbetscykler."

Graham Carroll som är Head of the Semi's Business Development i USA, bekräftar att Semi är på väg till Europa och säger följande: "Vi vidtar åtgärder för att ta Tesla Semi till Europa, och jag letar efter någon med branschfarenhet inom elektrifiering för att hjälpa oss att utveckla denna spännande nya marknad. Det här är en banbrytande produkt som på ett meningsfullt sätt främjar Teslas uppdrag, och teamet bakom den är i världsklass. Låt det vilda bråket börja." Tesla Semi kommer att visas upp på mässan IAA Transportation i Hannover i september.



**Jay Leno kör Tesla Semi
Och har en till Semi på släp efter**



**Pepsi får Tesla-lastbilar levererade
18 exemplar börjar snart jobba**



**Tesla bygger ut fabriken i Nevada
Så att lastbilen Semi kan tillverkas där**



**Häng med på en tur i Tesla Semi
En 800 kilometer lång tur**



Bobby Green



12- Företag har beställt 150 exemplar av Volvos kraftfullaste lastbil

Bobby Green 2024-08-13 kl 12:00

20 är redan i drift.



FILM: <https://youtu.be/xFv0DpljZhQ>

Maritime Transport är ett stort fraktbolag i Storbritannien och nu har de beställt inte mindre än 150 exemplar av Volvo Trucks kraftfullaste lastbil FH Aero. 20 exemplar har redan levererats och är i drift. Bilarna kör dygnet runt och företaget räknar med att varje kommer köra 16.000 mil om året. FH Aeros hytt är 24 centimeter längre än vad vanliga FH har, något som gör den ännu mer aerodynamisk och ett tilltag som kan kapa upp till fem procent av energiförbrukningen och utsläppen. Istället för traditionella backspeglar sitter det också kameror som visar bilden på skärmar i hytten. Motorn är en diesel på hela 17,3 liter och 780 hästar.

Paul Heyhoe från Maritime Transport säger följande:

– Vårt långvariga partnerskap med Volvo Lastvagnar är grundläggande i vår strategi att äga och driva den renaste och mest hållbara leveranskedjan för fullaster i landet. Vi är fast beslutna att investera i den senaste tekniken för att säkerställa att vår flotta är så ren och effektiv som möjligt. När den nya FH Aero tillkännagavs agerade vi därför snabbt för att säkra denna betydande order. Dessutom införlivar vi ett antal batterielektriska fordon från Volvo Lastvagnar i vår flotta under Q1 2025, en viktig milstolpe i vårt arbete med att minska koldioxidutsläppen och ett stort steg mot en mer hållbar brittisk fraktindustri. Vi är övertygade om FH Aeros potential och framtida framgång." [volvotrucks.co.uk](https://www.volvotrucks.co.uk)

13. Ferrari hittad på åker efter 14 år – blev värd 700 milj

Av Andreas Jemn

13 augusti 2024 kl 20:28

Världens dyraste Ferrari rostade sönder på en åker. Men efter en räddningsaktion tillsammans med specialisttekniker fick hon nytt liv. Nu visas bilen upp av Tom Hartley Jr som köpt den. Det här är berättelsen om Ferrari 250 GTO med chassinummer 3589, en bil utöver alla andra.



För tre år sedan landade Tom Hartley Jr i Zurich. Han blev hämtad med en privatchaufför och skjutsad genom Alpina till ett avsidat beläget palats. Där fanns hans drömbil. En Ferrari 250 GTO från 1962, en av de absolut första som någonsin byggts.

– Jag tittade på den och bestämde mig för att köpa den. Men bilen hade fått en ny kaross, som tur var hade ägaren behållit den gamla, säger Tom Hartley.

Han begav sig då till Maranello och Italien. För att träffa Andrea Modena på Ferrari Classic. Tillsammans bestämde man sig för att återställa bilen i dess forna glans.

– För mig var det ett underbart tillfälle att få vandra tillbaka i historien. Vi har ritningar från alla de bilar som tillverkats under företagets nästan 80 åriga historia, säger Andrea Modena.



FILM: <https://youtu.be/1GHbKZTCzVk>

Steg för steg började man restaurera bilen så att den skulle bli precis som den dagen för över 60 år sedan när den lämnade Ferrarifabriken. Den här bilen bar på en spännande historia. Efter att den lämnade fabriken var England den första destinationen. Där Ferrarin med chassinummer 3589 vann många tävlingar och slog publiken med häpnad.

Därefter tog den båten över Atlanten för att tävla i Daytona. Men kanske uppskattade inte jänkarna henne. Snart skänktes bilen till en gymnasieskola för eleverna på fordonsprogrammet att experimentera med. Där misshandlades hon tills Joe Curtain fick syn på henne. Han gillade bilar och fick ett bra pris. Joe tog med sig bilen hem till gården och körde något år, men sedan tröttnade han och ställde ut den på åkern.

Där fick hon stå i 14 långa år tills schweizaren fick höra talas om det brutala övergreppet på prärien. Han köpte bilen på stående fot och renoverade henne. Men då valde han en ny kaross, något som Tom Hartley ville ändra på när han blev den nya ägaren för tre år sedan.

Tillsammans med Ferraris ingenjörer återställde Tom Hartley Jr 3589 som hon såg ut den där sommardagen för länge sedan när hon var splitterny.

– Jag besökte fabriken flera gånger för att vara med när teknikerna arbetar med alla detaljer. Det var så många saker, säger Tom Hartley Jr.

De som var med när hon rullades ut var borta för länge sedan, men den här bilen lever vidare och är världens i dag dyraste Ferrari.



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

LÄS MER:



Falske miljardären Daniel, 24, sålde Ferrari-bilar...



Ny chans köpa Ferraris ikon – körd av Niki Lauda



Världens dyraste Ferrari övergiven på åkern i 14 år



Ultralätta Ferrarin med V12:a från 1965 – finns bara...



Bildextra: Spana in Zlatans nya Lamborghini



Ferrari Purosangue vann prestigefyllt designpris

14. Bilar som tiden glömde: Morgan Plus 4 Plus

Av Richard Dredge

27 mars 2023 3 min läsning

Du kan bli förlåten om du tror att Morgan inte tillverkade inte en täkt bil förrän relativt nyligen, med introduktionen av Aeromax 2005. Men så är inte fallet, för redan på sextio-talet försökte denna anrika brittiska biltillverkare erbjuda något nytt och fick sina fingrar svårt brända - så mycket att den väntade i nästan ett halvt sekel innan den försökte samma sak igen.



Grundades 1909 som en tillverkare av trehjulingar, **Morgan** introducerade sin första fyrehjuling 25 år senare. När Plus 4 Plus presenterades på Earls Court Motor Show 1963 hade Morgan byggt bilar i mer än ett halvt sekel. De byggdes alla med samma teknik: en ram av ask över vilken stålpaneler fästes. Hittills har alla Morgans också varit öppna med endast rudimentärt väderskydd, så när den glasfiberkarossade Plus 4 Plus presenterades blev Morgan-puristerna förskräckta.

Till och med inom Morgan fanns det meningsskiljaktigheter. På 1950-talet hade Peter Morgan börjat fundera på möjligheten att tillverka en helt sluten bil, efter att ha sett vad Lotus hade gjort med Elite med glasfiberkaross, Jaguar med sin XK140/150 coupé och MG med A coupé. Men hans far och företagets grundare Henry (HFS Morgan) var inte övertygad. Han ansåg att fördelarna och hållbarheten med glasfiber inte var bevisade. Med vetenskapen om att **Morgan Plus 4** Chassit var något flexibelt, han var säker på att plastkarossen snart skulle spricka.



Peter och Henry kunde inte komma överens om huruvida de skulle omfamna denna sköna nya värld av bilar med plastkaross, men 1959 dog Henry och lämnade sin son att driva företaget. Inom ett par år bestämde sig Peter för att göra det, och mot slutet av 1962 utforskade han möjligheten till en sluten Morgan med glasfiberkaross tillsammans med branscherperterna EB Plastics. Detta Staffordshire-baserade företag låg bakom olika Ford Pop-baserade karosser samt EB Debonair-sportlimousinen, och det tillverkade också hytterna för Foden och ERF Trucks plus Austin-Parkinson elfordon, så det hade en ganska bra idé om att arbeta med plast.

Peter Morgan kände sig trygg med företagets erfarenhet och gav EB Plastics i uppdrag att designa och bygga en prototyp av en Morgan med fast huvud, som skulle baseras på det befintliga Plus 4-chassit. De oljiga bitarna måste överföras i grossistledet, Morgan-familjens utseende måste behållas och det främre överhänget måste vara minimalt.

John Edwards, EB Plastics grundare, tog fram några skisser till Peter Morgan, som tyckte att de träffade rätt perfekt. Den enda chassiförändring som behövdes var ett par förlängningar av stålplåt som skruvades fast på vardera sidan av motorn, vilket kopplade den främre upphängningen till skottet, vilket resulterade i en mycket robustare struktur som minskade risken för att karossen skulle spricka. Nästa steg var att skapa en skalenlig modell, och eftersom Peter Morgan var glad över att saker och ting gick i rätt riktning började EB Plastics bygga en fungerande prototyp på ett Plus 4-chassi från Morgan. Alla produktionsbilar skulle dock tillverkas i Morgans fabrik i Malvern, och karosserna skulle skeppas in.

I mars 1963 var prototypen klar och Peter Morgan gav sig omedelbart ut på en roadtrip med sin fru, till Frankrike och Spanien. Den extra styva framvagnen visade upp den oförlåtande karaktären hos Plus 4:s fjädring, men i övrigt skötte sig bilen ganska beundransvärt.



John Bolster, teknisk redaktör på *Autosport*, var verkligen imponerad: "I ett veritabelt skyfall körde jag längs Ross Spur i sprejskivor och nådde 105 mph. Morgans berömda kontrollbarhet var helt uppenbar, och snabba kurvor togs i hög hastighet med full tillförsikt." En sådan positivitet var typisk för pressbevakningen, med recensioner som citerade bilens utmärkta byggkvalitet.

Trots strålande recensioner avtäcktes Plus 4 Plus till flämtningar av skräck på bilmässan i oktober 1963, till ett pris av 1275 pund. Eftersom den vanliga Plus 4 bara kostade 816 pund räknade potentiella köpare med att det var en rejäl premie att betala för något som de ansåg vara fult, även om det var 347 pund mindre än **Lotus något mer sofistikerade Elite**. Peter Morgan avslöjade senare att han bara hade för avsikt att tillverka och sälja 50 exemplar av Plus 4 Plus, och att prissättningen återspeglade det. Oturligt nog för honom var 50 exemplar ganska optimistiskt...

I ett försök att bevisa värdet av Plus 4 Plus började Peter Morgan tävla och köra prototypen. Han och bilen presterade bra och 1966 hade den gått 50 000 miles, men Plus 4 Plus hade besvärliga proportioner och det faktum att den bröt mot traditionen gjorde att den aldrig skulle kunna flyga. Under de följande fyra åren tillverkades bara 26 exemplar innan Morgan minskade sina förluster och strök Plus 4 Plus från sin prislista. Det skulle dröja mer än 40 år innan företaget erbjöd en annan modell med fast huvud igen, och även då var det bara i begränsad omfattning.



MORGAN MOTOR COMPANY



15. OSCA MT4 Vignale Coupe



Även om deras bilar var mycket framgångsrika på banan, kämpade de tre överlevande bröderna Maserati ekonomiskt, särskilt under andra halvan av 1930-talet. Motvilligt var de tvungna att sälja sin fabrik till Adolfo Orsi 1937. Ett av villkoren i köpeavtalet var att bröderna skulle fortsätta att arbeta i företaget under en period av tio år. Orsis ekonomiska stöd gjorde det möjligt för dem att utveckla den tvåfaldigt vinnande Indy-vinnaren 8CTF och den mycket avancerade 4CL. Trots det bestämde de sig för att lämna företaget när den tioåriga mandatperioden var över.





Bröderna längtade efter självständighet och full kontroll och fann att genom att etablera ett nytt företag; l'officine specializzate costruzione automobili fraselli maserati, eller förkortat OSCA.

Med endast begränsade ekonomiska medel till sitt förfogande var de tre bröderna tvungna att ta en mer blygsam inställning jämfört med de högteknologiska Maseratis som de tidigare hade tillverkat. De skapade sportracern MT4 (Maserati Tipo 4), som riktar sig till den mycket populära klassen under 1100 cc. Chassit bestod av två sidobalkar av stålrör och var upphängt med dubbla länkar fram och en levande bakaxel. Kraften kom från en fyrcylindrig motor, som var mycket lik den 6-cylindriga motor som bröderna hade arbetat med innan de lämnade Maserati. Kraftkällan i aluminium med enkel överliggande kamaxel monterades i chassit som var kopplat till en fyrväxlad växellåda. OSCA MT4 levererades som ett rullande chassi för specialbyggda karossbyggare och de första bilarna hade en kaross i cykelskärmsstil och var kända som "Siluro".

Den nya "Maserati" debuterade i Pescara Grand Prix 1948 i händerna på den välfinansierade, men inte så begåvade Franco Carnacchia. Vid den andra utflykten kördes den smidiga OSCA:n av Luigi Villoresi, som omedelbart körde den till seger i Napels GP mot mycket större motorer. Detta resultat gjorde den minutiöst förberedda MT4 rättvisa och etablerade OSCA som en seriös tillverkare. Det var början på en mycket lång och mycket framgångsrik karriär för MT4, som utvecklades kontinuerligt. Den första modifieringen var en liten ökning av slagvolymen till 1340 cc. Efter att nio exemplar hade konstruerats introducerade bröderna Maserati ett nytt dubbelt kamhuvud i slutet av 1949. Alla efterföljande MT4:or fick detta huvud och 2AD-typnamnet (twin camshaft).



Till en början erbjöds MT4 i 1090 och 1340 cc form, men fortsatte att dominera de mindre slagvolymklasserna i evenemang över hela Europa och senare även i USA. Cykelns stänkskärmskaross hade ersatts av en allomslutande, vanligtvis byggd Morelli. 1953 introducerades en 1450 cc motor och slutligen en 1490 cc twin-spark motor 1954. Med en effekt på upp till 130 hk var dessa MT4 2AD 1500 riktiga jättedräpare. OSCA:s bästa timme kom 1954 när Stirling Moss och Bill Lloyd körde en 1500 MT4 till en totalseger i Sebring 12-timmars mot Ferraris, Lancias och Cunninghams med motorer två, tre och över fyra gånger MT4:ans slagvolym. När produktionen slutligen upphörde 1957 byggdes ett 80-tal exemplar av MT4. På pappret ser OSCA MT4 kanske inte så imponerande ut, den fantastiska designen och den exceptionella byggkvaliteten gjorde den till bilen att slå i klassen under 1500 cc i nästan ett decennium. Med klasseggar i varje större tävling är det utan tvekan den mest framgångsrika racerbilen som någonsin konstruerats av bröderna Maserati. Under många år verkade OSCA:erna helt bortglömda, men under de senaste åren har en förnyad uppskattning av märket gjort att priserna stigit snabbt. Idag är MT4 den mest värdefulla av de så kallade "Etceterinis" som byggdes i Italien i slutet av 1940-talet och 1950-talet. Inget exemplar är det andra likt tack vare de många olika motorkonfigurationerna och det ännu större antalet monterade karosser.



Roger Warolin