



Studebaker Avanti

- 1. Provkörning av Lotus Emeya**
- 2. BMW och Toyota fördjupar samarbete om bränsleceller**
- 3. Tesla slipper byta ut länkar mar trots 426 fall**
- 4. Så vansinnigt dyra är strålkastarna till hyperbilen**
- 5. Kanada inför 100% strafftullar på kinesiska elbilar**
- 6. Så planerar MG att kringgå EU:s strafftullar**
- 7. Polestars aktier tokrusar**
- 8. Toyota Land Cruiser är en ikon redo för äventyr**
- 9. Volvo 1800S**
- 10. Studebaker Avanti R2**
- 11. Fredagsfilmen**

1. Provkörning av Lotus Emeya

Av Erik Wedberg

Publicerad 25 aug 2024 kl 07.53

Kan mycket vara alldeles för mycket, och kan lagom vara alldeles perfekt? När det pånyttfödda Lotus lanserar sin andra nya modell Emeya visar det sig att det ibland är bra att inte löpa linan ut.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/forsta-provkorningen-av-lotus-emeya/>

Hur det känns att accelerera från 0 till 100 km/h på 2,78 sekunder? Väldigt odramatiskt. Förmodligen för att det inte går riktigt så snabbt här ute i verkligheten som när **Lotus** har mätt sin imponerande accelerationssiffra i två decimaler i ideala förhållanden, men också för att **Emeya** är nästan odramatisk. På ett bra sätt.

Den är framför allt ovanligt tyst, kanske den tystaste bilen jag har kört på länge eller någonsin. Även i topphastigheten 250 km/h i ytterfilen på Autobahn går det att prata i normal samtalston med passagerarna och i normal motorväghastighet är den lika tyst som ett tomt vardagsrum. Den nya Lotusen har inget dramatiskt motorljud som ska förhöja känslan av fart. Odramatiskt var ordet.



Det här är nytt

400+

Först sa de 350 kilowatt, nu har Lotus ändrat sig och säger att Emeya kan laddas med upp till 420 kilowatt. 10–80 procent ska gå på under 15 minuter.

Under 2,8

R-versionen av Emeya kan accelerera från 0 till 100 km/h på 2,78 sekunder.

Nivå 4

Emeya sägs ha den hårdvara som krävs för att kunna vara självkörande enligt nivå 4 av 5. Det är bara det juridiska som sätter stopp.

Tvåväxlad

Värstingversionen Emeya R har en tvåväxlad växellåda på bakaxeln för snabbare acceleration.

Nya Lotus

Det nya Lotus är inte så svårgreppbart som det först kan tyckas. Till att börja med är det bara att glömma det gamla Lotus. Det Lotus som ända sedan 1950-talet har byggt små, lätta, körglada och sällan särskilt lönsamma bilar tillhör historien.

Sedan år 2017 [äger kinesiska Geely 51 procent av aktierna i Lotus](#) och kontrollerar företaget och Lotus Groups vd heter Feng Qingfeng. Huvudkontoret ligger fortfarande i brittiska Hethel och det är där det mesta av utveckling och design görs. Tillverkningen av de nya elbilarna sker dock i kinesiska Wuhan och det är bara lilla sportbilen [Emira](#), som kommer att bli Lotus sista förbränningsmotorbil, som byggs i Hethel.

Alla gamla kärnvärden är borta, men det finns ingen anledning att sörja för det. Nya Lotus har nämligen hittat en ny, högst egen identitet. Visst, Emira kanske ser ut som en [Ferrari](#) och både suven [Eletre](#) och nya sedanen Emeya må se ut som [Lamborghini](#)-bilar, men de har en helt egen familjeidentitet.

Den nya identiteten kan beskrivas som raka motsatsen till Colin Chapmans filosofi: Extra allt!



Baksätet är rymligt, bekvämt och tyst.

De nya bilarna har en extrem design med fullt fokus på aerodynamik, vilket gör att de har hål lite här och där, vingar som fälls ut både uppåt och nedåt och interiört är det hyperpåkostat med exklusiva material, färger och former som visserligen flörtar med kinesiska marknaden men som ändå inte borde sticka i ögonen på oss européer.

Inget gemensamt

Emeya, vad är det för konstigt namn egentligen? De nya Lotus-namnen är både svåruttalade och obegripliga men att Emeya är som en låg sedanvariant av höga suven Eletre är uppenbart. Båda byggs på samma EPA-plattform (Electric Premium Architecture) som även går under namnet SEA-S och därmed är en förgrening till Geely-koncernens SEA-plattform som utgör grund för en mängd bilar från bland annat **Zeekr**, **Volvo**, **Polestar** och **Smart**.

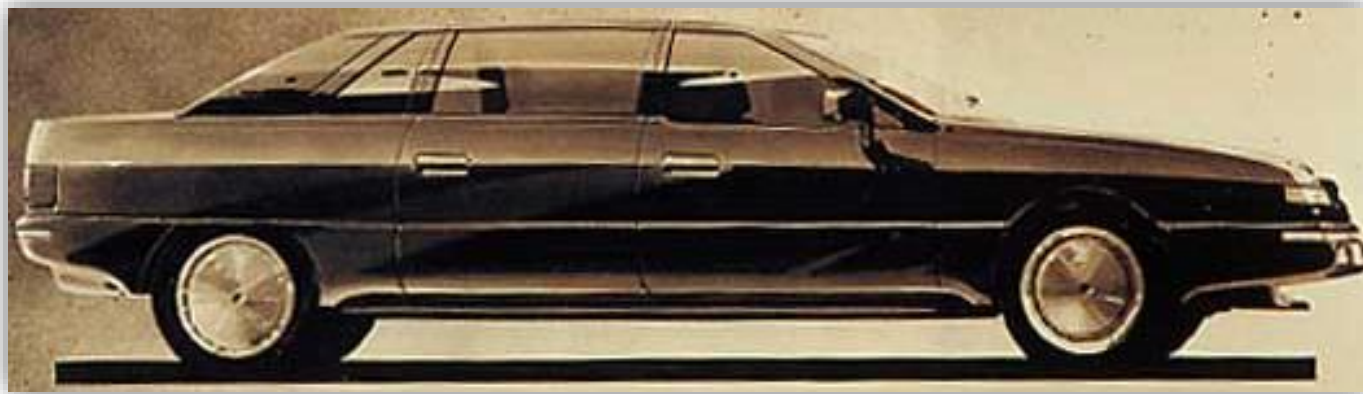
Släktskapet till trots går det inte att förnimma något av de andra märkena i Emeya och när Gavan Kershaw, som har haft olika roller på Lotus sedan han började som praktikant 1988, får frågan om det finns en enda del från Volvo i Emeya är svaret tydligt.

– Nej, alla delar är antingen unika för oss eller nyutvecklade inom gruppen. Det är inga delar som har tagits från någon hylla, säger Gavan Kershaw.

Fyrsitsiga föregångaren

Lotus har byggt flera nästan fyrsitsiga bilar genom åren, även om varken 1967 års Elan +2, eller 1970-talets Elite och Eclat var särskilt rymliga. Någon modell med fyra dörrar har det dock inte blivit (om man inte räknar med Carlton) förrän nu med Emeya. I början av 1980-talet var det dock nära.

Colin Chapman gav år 1980 den tidigare Pininfarina-designern Paolo Martin i uppdrag att rita en fyrsitsig Lotus. Resultatet blev modellen Eminence. Med tidstypiskt raka linjer och V8 på 2,0 liter skulle Eminence bli en succé, men projektet slutade strax efter det börjat till följd av Lotus dåliga finanser.



Lotus Eminence.

Kvick och extremt tyst

Från München kör vi i sydostlig riktning med den lilla österrikiska byn Egg som mål. En stor del av resan går på Autobahn med flera frifartsträckor och vi kan avslöja direkt att Emeya har en elektroniskt begränsad toppfart på 249 km/h. Hastighetsmätaren visar dock 256 km/h och bilen skulle väldigt gärna vilja köra fortare än så.

Make till stabil och effektiv högfartskryssare var det länge sedan vi stötte på. De två elmotorerna suger iväg Emeya ljudlöst och kraftfullt och under fullgasaccelerationen från motorvägspåfarten till toppfarten upplevs den som klippstabil och bekväm.

Ljudnivån är låg även i farter över 200 km/h, så låg att man kan föra ett lågmält samtal med passagerare i baksätet. Emeya har inte bara dubbla glas i sidorutorna både fram och bak utan även aktiv brusreducering. Den senare funktionen brukar sällan göra varken till eller från, men här tycks den fungera för Emeya har påtagligt låg ljudnivå i kupén och det gäller även på asfalt som är dålig enligt tysk standard.

Den sanslösa ljudkomforten störs endast när den adaptiva farthållaren aktiveras, då fälls nämligen Lidar-enheten på taket upp och ger ett visst vindbrus. Emeya har inte mindre än fyra Lidar-enheter, 18 radarsensorer, och tio kameror. Därmed ska den ha all hårdvara som behövs för självkörning.

Accelerationen är inte blixtrande, inte lika hästsparkliknande som i **Tesla Model S Plaid**. Emeya bjuder snarare på en kontrollerad och sofistikerad kraftutveckling inte helt olik traditionella fossilbilar. I standardutförande, med 603 hästkrafter, gör Emeya 0-100 km/h på 4,2 sekunder men om man köper den dyrare Emeya R blir effekten hela 918 hästkrafter och då ska den klara 0-100 km/h på 2,8 sekunder.





Bagageutrymmet är högst begränsat. Längst bak är lasthöjden låg.

7 frågor till produktchef Gavan Kershaw.

Är Lotus samma företag i dag som när du började som praktikant som 15-åring?

– Ja det tycker jag. Under 36 år med olika ägare, chefer och strategier har första prioritet alltid vara att bygga riktigt bra produkter. Den största skillnaden i dag är att vi jobbar med fler produkter, fler kunder och mer resurser.

Har det varit svårt att kombinera Lotus kärnvärden med elektrifiering?

– Det låter konstigt men, inte så svårt faktiskt. Krasst sett så handlar det om att driva fyra hjul framåt på vägen och har man bra styrning, bra bromsar och välutvecklade köregenskaper så spelar det inte så stor roll vad drivlinan drivs av. Elektrifieringen har inte varit ett problem för oss. På grund av bilarnas storlek och vikt insåg vi tidigt att vi skulle behöva saker som aktiva krängningshämmare, fyrhjulstyrning och luftfjädring för att få till Lotus-känsla.

Är inte vikten ett problem?

– Ja och nej. Moderna bilar är tyngre oavsett. Under sin livscykel ökade Elise med nästan 200 kg i vikt som följd av nya regelverk. En fossildriven bil i samma storlek som Emeya skulle behöva en stor och tung motor och växellåda för att nå samma prestanda. Nu har vi ett batteri som är väldigt tungt, men den vikten sitter på helt rätt ställe. Med det sagt försöker vi alltid bygga en så lätt bil som tekniken tillåter.

Skulle Lotus kunna överleva utan att göra den här helomvändningen?

– Historien har visat att när man förlitar sig på endast en modell och relativt små volymer så kan den typen av affärer överleva, men det ger inte möjlighet att investera i nya tekniker, nya marknader, större fabriker eller att utveckla märket. Nu har vi en väldigt stark uppställning med Evija i ena änden och Eletre i den andra. Nu har vi fyra modeller, fler än vad Lotus någonsin har haft.

– När det gäller tillverkningsprocesser har vi lärt oss massor av Geely-gruppen som i mitt tycke är världsledande. Till exempel när det gäller hur karosspanelerna sammanfogas, vilka clips man ska använda, vilka material man ska ha på olika ytor och så vidare.



Det går att ladda med så hög maxeffekt som en bit över 400 kW, om man nu hittar en laddstolpe som matchar det.

Varför är Lotus-märket så starkt?

– Jag tror att nästan alla har sett vad Chapman åstadkom inom racing. Även om det var länge sedan så har folk långt minne. Vi hade också tur som hade många av den tidens hjältar hos oss. Vi hade Clark, Hill, Rindt, Senna, Mansell och på senare tid även Kimi. Det handlar både om bilarna och personligheterna som körde. Lägg därtill ikoner som James Bonds Esprit. Under alla år så har vi lyckats hålla en sorts snöboll långsamt rullande och nu måste vi ge den nya generationen något att minnas Lotus för.

Kommer ni kunna bevara den känslan även som en del av Geely-gruppen?

– Ja, vi har redan varit i Geely-gruppen i fem år nu och det finns bevis på andra märken som har klarat det bra, till exempel Lamborghini som fortfarande känns väldigt Lamborghini. Vi upplever att våra kinesiska ägare är väldigt stolta över vårt arv och vad vi har åstadkommit.

Hur länge kommer du att stanna hos Lotus?

– Så länge som de vill ha mig! Jag har vuxit upp med Lotus och tror att det skulle kännas som om jag var otrogen om jag skulle jobba någon annanstans. Vi är verkligen som en familj och alla anställda är stolta över bilarna. Ibland känns det som att vi är ett 76 år gammalt start up-företag, och det tror jag är bra.

Snabbladdad

Desto mer imponerande och användbart är laddhastigheten. Likt Eletre har Emeya en 800-voltsarkitektur som tillåter riktigt höga laddeffekter. Lotus garanterar att den ska kunna laddas med 350 kilowatt under en stor del av laddkurvan, men att den kan nå toppar på strax över 400 kilowatt. Det är, vad vi vet, bäst i branschen just nu och gör att Emeya verkligen kan användas som en långfärdsbil. Mellan 10 och 80 procent laddnivå uppger Lotus att snitteffekten ska vara hela 331 kilowatt.

Batteriets 102 kilowattimmar ska räcka för upp till 61 miles körning och får man bara tag i en tillräckligt bra laddstolpe så behöver man inte stå många minuter för att kunna köra vidare.

Om man bortser från de digitala ytterbackspeglarna (som tack och lov är tillval) är förarplatsen en härlig plats att befinna sig. Här sitter man lagom lågt och bekvämt och håller i en greppvänlig ratt som känns otroligt dyr och välbyggd. Allt känns lika väl sammansatt som i en **Porsche**. Den stora pekskärmen i mitten är responsiv och snabbtänkt för det mesta men är långsam på att ställa om från ljusst till mörkt läge när solen går i moln eller när man kör in i en tunnel.



Lidar-enheten surrar högt när den fälls upp ur taket och ger en del vindbrus.

Rejäl men lättkörd

Emeya är en stor bil, hela 514 centimeter lång, men på slingrande österrikiska bergsvägar upplevs det som att den styr dit man tittar. Styrningen är fantastiskt direkt och precis och eftersom framskärmarna är upphöjda så att de syns från förarplats är det lätt att placera den stora bilen rätt i kurvorna.

Köp inte värstingvarianten Emeya R för 1 841 500 kronor. Med enorm effekt och lite vassare chassiinställning är den, och det här säger vi inte ofta, lite för mycket. Den är *för* snabb och upplevs *för* vassad. Standardversionen eller Emeya S (bara utrustning skiljer) för 1.313.480 respektive 1.557.000 kronor är bättre köp. I dem finns den perfekta balansen mellan skyhög komfort och körbarhet.

Lotus Emeya

Pris: 1 313 480 kronor, säljs nu.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 306 hk (225 kW). Bakre elmotor, max effekt 306 hk (225 kW). Max systemeffekt 603 hk (443 kW), sammanlagt vridmoment 710 Nm. Batteri 102 kWh. Laddeffekt AC/DC 22 kW/402 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11 tum bak. Däck 255/45 R20 fram, 285/40 R20 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 307, längd 514, bredd 212, höjd 146, spårvidd f/b i.u./i.u. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 490, maxlast 610, max släpvagnsvikt 2 250. Bagagevolym (VDA-liter) 509–1 388+31 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,2 s, toppfart 249 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,77 kWh/mil. Räckvidd 610 km.

Garantier: Nybil 5 år/15 000 mil, batteri 8 år/20 000 mil.

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



Rivaler:



Audi S e-tron GT

Precis som kusinen från Porsche är e-tron GT alldeles nyligen uppdaterad. S-versionen ger 679 hästkrafter och kommer 61 mil på en laddning.

Pris: 1 460 000 kronor.



Tesla Model S Plaid

För ungefär samma pengar som billigaste Emeya får man dyraste Model S. Blixtrande snabb 0-100 km/h. 60 mils räckvidd. Inte samma wow-faktor.

Pris: 1 331 170 kronor.



2. BMW och Toyota fördjupar samarbete om bränsleceller

Publicerad 2024-08-27 kl 7:15 (uppdaterad 2024-08-27 kl 17:05) Text Anders Nilsson

BMW ska fördjupa sitt samarbete med Toyota om bränslecellsbilar. Den japanska tillverkaren ska leverera flera viktiga komponenter till bilarna, vilket på sikt ska sänka produktionskostnader och priset på bilarna.



Både Toyota och BMW har tidigare satsat vätgasdrivna bränslecellsbilar. Enligt uppgifter till den japanska tidningen [Nikkei](#) ska alliansen som skapades mellan de två biltillverkarna gällande bränsleceller 2012 inom kort utökas.

BMW har vid flera tillfällen uppgivit att de inom ett par år ska starta massproduktion av bränslecellsbilar, och det fördjupade samarbetet kanske kan vara ett steg på vägen. Toyota är inte heller obekant gällande bränslecellsbilar. [2014 lanserades exempelvis Toyota Mirai](#).

I det utvecklade samarbetet ska Toyota leverera fyra viktiga komponenter, inklusive vätgastankar och bränslecellssystem, medan BMW kommer använda sitt tekniska kunnande kring elbilar för att tillverka resten av bränslecellsbilen. På så sätt ska tillverkningskostnaderna och priset på bilarna minska.

BMW har tidigare visat upp konceptbilen [iX5 Hydrogen](#) och tanken är att den ska serie-tillverkas om några år. iX5 Hydrogen är utrustad med två vätgastankar och har en räckvidd på mer än 50 mil. Tankning av bilen går på mellan tre och fyra minuter.

Bränslecellsbilar har tidigare fått kritik eftersom de kräver betydligt mer energi än en batterielbil att färdas samma sträcka. Det är dessutom glest mellan vätgasmackarna.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Hondas nya laddhybrid tankas med vätgas



Toyota fortsätter med vätgasdrift – ny modell på gång



Volvo utvecklar lastbilar med vätgasmotor

3. Tesla slipper byta ut länkarmar trots 426 fall

Av William Karlsson

25 augusti 2024 kl 06:09

Tesla slipper återkalla Model S och Model X i USA för problem med länkarmar. Trots att flera bilar drabbats under körning anses det inte vara en säkerhetsrisk. Beslutet kommer från amerikanska NHTSA som haft en pågående undersökning om ärendet i fyra år.



Den amerikanska organisationen National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) inledde en undersökning angående felaktiga länkarmar som flera av Teslas Model X- och Model S-bilar tillverkade innan augusti 2017 utrustats med. I Kina återkallades alla bilar med felet efter att myndigheter ställt krav, men nu efter en fyra år lång utredning har NHTSA valt att enbart ge Tesla en rekommendation om att byta ut de felaktiga länkarmarna, [skriver Electrek](#).

– Undersökningen har identifierat 426 fall av fel på artikelnummer 1041570-00-A eller 1041575-00-A länkarmar. Inget av fallen resulterade i någon förlust av kontrollen över elbilarna. En mindre olycka utan skador är associerad med de 426 fallen av länkarmsfelen. En majoritet av felen inträffade mellan 1 till 15 km/h vid parkering på uppfarter eller parkeringsplatser. I de åtta fall där elbilarna färdades mer än 64 km/h och den främre länkarmen gick sönder, förblev fordonet kontrollerbart utan tillhörande krock eller skador som följd, skriver NHTSA.



Tesla Model X.

Varför NHTSA väljer att inte utfärda en säkerhetsåterkallelse har med att de inte tycker att problemet innebär en säkerhetsrisk. Någon som inte håller med om det är **Tesla-experten Fredrik Grufman som tidigare sagt** "Fixa er skit nu innan någon dör" om Teslas felaktiga länkarmar.

– Ytterligare en Tesla Model S 2016, kommer in med brusten länkarm. Den här fick sättas ihop med buntband, bakhjulet vek sig när kunden var ute och körde, säger Grufman på Youtube.



Tesla Model S



Caroline från Sundsvall var på väg hem i sin Tesla när bilens länkarm plötsligt sprack.

Även två av Carups läsare som båda ägde en Model S från 2016 drabbades av felet. **Caroline Torbjörnsen från Sundsvall körde sin Tesla som då rullat 12 500 mil** när det plötsligt smällde till.

– När jag börjar närma mig hemmet smäller det plötsligt till i bilen och den börjar kränga kraftigt. Jag blev livrädd, men hade jag tagit motorvägen hade jag kunnat dö, säger Caroline Torbjörnsen.

I Europa har Tesla hittills valt att ignorera felet helt och i Sverige bedriver Svenska Transportstyrelsen en utredning efter att de fått in flera anmälningar om problemet. De har tidigare kommenterat utredningen så här.

– Som du säkert känner till så tar vi emot och följer upp anmälningar som rör produktsäkerhet inom fordonsområdet av medborgare i Sverige, handläggningstiden kan variera mellan någon vecka till flera år, säger Patrik Hammarbäck, utredare väg och järnväg på Transportstyrelsen, till Carup.

LÄS MER:

- [Utredning mot Tesla: Två rattar lossnade under...](#)
- [Utredning mot Fisker – ägare inlåsta i elbilen](#)
- [Innertaket kan trilla ner i Tesla Model X](#)
- [Tesla återkallar 362 758 bilar: Full Self Driving...](#)
- [Tommys Tesla kollapsade: "Säger att felet inte finns"](#)
- [Konkursade Fisker återkallar 1000-tals elbilar igen](#)



William Karlsson

4. Så vansinnigt dyra är strålkastarna till hyperbilen

Av William Karlsson

26 augusti 2024 kl 20:45

Bugatti Chiron är en av världens dyraste bilar att serva. Nu har det avslöjats hur extremt dyra strålkastare är till superbilen. Ett pris som går att jämföra med en hel Porsche 911 Carrera GTS.



Bugatti Chiron är en av världens mest eftertraktade superbilar. Med ett grundpris på 35 miljoner kronor byggdes modellen enbart i 500 exemplar och har en av de dyraste servicekostnaderna som finns. Var 14:e månad måste ett oljebyte genomföras, vilket kostar 260 000 kronor för alla Chiron-ägare. Var fjärde år måste även bromsar, bromsvätska och turboaggregaten bytas ut tillsammans med bensintanken, vilket kostar 2 193 689 kronor.

Chiron som är en av världens snabbaste bilar har en W16-motor på 1500 hästkrafter och en toppfart på över 400 km/h. Att byta fälgar kostar 521 000 kronor och däcken som är specialframtagna av Michelin kostar 437 609 kronor och nu har priset på superbilens strålkastare avslöjats.

Säljaren befinner sig i Polen och har lagt ut strålkastarna för ett pris på 147 000 euro, vilket är **1,6 miljoner kronor**. Det är pengar du skulle kunna köpa en helt ny Porsche 911 Carreras GTS för. Köparen måste inte heller befinna sig i Polen utan för en fraktkostnad på 11 500 kronor kan du köpa den från hela Europa förutom Ukraina och Ryssland. Utanför Europa går det att köpa strålkastarna också, men inget fraktpris står listat.



William Karlsson

LÄS MER:



Bisarra prislistan – så mycket kostar...



Så dyr är Bugatti Chiron Pur Sport som begagnad



Körde på "tomgång" i Bugatti Chiron Super Sport –...



Brandskadad Bugatti Chiron såld för jättesumma



Tesla utmanar 29:e gången dyrare Bugatti Chiron – så...



Allra sista exemplaret av Bugatti Chiron med W16...



5. Kanada inför 100% strafftullar på kinesiska elbilar

Posted by Kristofer Rask augusti 27, 2024

Kanada gör nu precis som EU och USA och inför höga handelstullar på elbilar från Kina. När det gäller nivån väljer Kanada att följa USAs exempel med en smält chockerande strafftull på 100 procent. Syftet är att "jämna villkoren för kanadensiska arbetare" förklarar premiärminister Justin Trudeau.



Premiärminister Justin Trudeau möter fabriksarbetare.

Tullarna kommer att gälla för eldrivna personbilar, lastbilar, bussar och transportbilar. De inkluderar också vissa hybrider. Idag är marknaden för kinesiska elbilar i Kanada inte direkt stor.

Enligt experter har importen dock snabbt ökat till följd av att Tesla har skiftat om så att det är Kina som förser landet med Teslor istället för som tidigare grannlandet USA.

Samtidigt inför Kanada också 25 procent tull på stål från Kina. De nya tullarna börjar gälla från 15 oktober.

– Aktörer som Kina har valt att ge sig själva en orättvis fördel på den globala marknaden, kompromissa med säkerheten för våra kritiska industrier och konkurrerar ut kanadensiska bil- och metallarbetare. Så vi vidtar åtgärder för att ta itu med det, förklarar Trudeau för [CBC](#).



Kristofer Rask



**USA sätter 100 procent strafftull på kinesiska elbilar
Redan i år**



**I morgon blir det strafftull på kinabilar
Som är lite justerade**



**USA tycker att EU ska införa högre tullar mot Kina
För att skydda tillverkningsindustrin**



**Stellantis vd: Strafftullarna mot Kina-bilar stor fälla
Måste få ner kostnaderna själva**

6. Nya draget – så planerar MG att kringgå EU:s strafftullar

Av Carl Undéhn 26 aug 2024

I början av juli införde EU preliminära strafftullar på import av elbilar tillverkade i Kina. Som väntat var det ett drag som inte tagits emot särskilt väl av Kina och de tillverkare som bygger sina elbilar där.



Minst förståelse för strafftullarna har nog statliga SAIC, som här säljer märket MG. De åkte nämligen på den högsta procentsatsen av alla – 36,3 procent. Ovanpå det läggs den vanliga importtullen på 10 procent.

Sedan tidigare är det känt att MG har planer på en egen fabrik här i Europa, och då **eventuellt i Spanien**. Men nu uppges tillverkaren kolla på ett snabbare sätt att runda EU:s strafftullar. För tillverkarens bäst säljande modell MG4 byggs också i Thailand och skulle kunna importeras till EU därifrån utan strafftullar.

Eller ja, kanske. För då Thailand i dagsläget inte exporterar bilar till EU finns det ingen fastlagd importtull på det. Vad den skulle landa på är alltså oklart, men förmodligen under de 46,3 procent som MG måste betala om de preliminära strafftullarna blir permanenta i höst.

Det finns däremot ytterligare ett hinder för "Thailand-tricket". Enligt **lokala medier** måste MG också bevisa för EU att minst 40 procent av komponenterna hos de MG4 som importeras därifrån har sitt ursprung i Thailand. Är så inte fallet klassas bilen inte som en produkt "Made in Thailand".



Carl Undéhn

7. Polestars aktier tokrusar – ny jätteuppgång inatt

Av Maths Nilsson 27 augusti 2024 kl 05:33

Aktierna i hårt pressade elbilstillverkaren Polestar rusar. På tre veckor har kursen gått upp med 63 procent. Inatt tokrusade aktien igen och gick över gränsen 1 dollar som gör att Polestar kan undvika uteslutning från Nasdaq-börsen.



Polestars aktie är en av de största bubblorna någonsin i svensk företagshistoria. Det svensk-kinesiska elbilmärket var som mest värderat till över 290 miljarder kronor. På bara två år uttraderades 275 miljarder kronor i börsvärde och aktien hamnade långt under en dollar. Något som gjorde att Polestar riskerade att uteslutas från Nasdaq-börsen.

Men de senaste veckorna har aktien återhämtat en liten del av det enorma raset. I början av augusti stod aktien så lågt som 63 cent. Inatt rusade kursen med med 16 procent och stängde på 1,03 dollar. Från bottenläget i början av augusti är uppgången 63 procent. Att aktien tagit sig över 1 dollar igen gör att Polestar kan undvika att kastas ut från Nasdaq-börsen utan att göra åtgärder som en omvänd split. Men då måste kursen stanna kvar över 1 dollar.

Nya lyxbilen Polestar 3 börjar nu tillverkas i USA och slipper nya straffutslutningar från EU, USA och Kanada.

Det saknas fundamentala orsaker till den branta kursuppgången. Senaste veckan har det omsatts en hög volym aktier då SEB har tvångssålt aktier som delats ut till ägare i Volvo Cars. Kanske har marknaden fått en mer positiv syn på Polestar sedan bolaget lämnat in sina försenade rapporter och undanröjt hot om uteslutning från börsen.



*Nya lyxbilen Polestar 3 börjar nu tillverkas i USA
och slipper nya straff tullar från EU, USA och Kanada*

Volvo Cars har nu minskat sitt ägande i Polestar från 49 till 18 procent. Omkring 82 procent av Polestar kontrolleras av Li Shufu och Geely via direkt och indirekt ägande. Bolaget har alltjämt flera stora utmaningar att lösa. Polestar har en hög skuldsättning och gör stora förluster och kommer med troligen behöva ny finansiering under 2024. Dessutom har bolagets Kinatillverkade elbilar drabbats av straff tullar från EU, USA och nu senast Kanada. Bolaget har uppgett att en delårsrapport ska publiceras den 29:e augusti.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Polestars aktie kollapsade under tillåten gräns



Polestar varnade av Nasdaq igen – kursen för låg



Svensk fond dumpar NIO – ökar stort i Polestar



Polestars tapp: 43 miljarder kronor försvann på fyra dagar



Stort fall för Volvo Cars på börsen



Stort lyft för Fisker – men måste nu över 1 dollar



8. Veckans fynd: Toyota Land Cruiser är en ikon redo för äventyr

Av redaktören @bytbil.com

2024-08-26

Medan veteranbilar ofta står stilla och poleras till perfektion, är denna Toyota Land Cruiser byggd för att klara av alla typer av terräng. Med sin robusta konstruktion och specialanpassningar är den redo att ta dig med på äventyr, oavsett vart vägen leder.



Om du åker till ett veteranbilssevent kommer du att se långa rader av vackert polerade bilar som behandlas som ömtåligt porslin, och som bara tas ut på vägarna på söndagar i strålande sol och medvind. Så är det inte med denna gamla **Toyota Land Cruiser**! Den är inte skapad för att vinna skönhetstävlingar. Den är skapad för att vara en tålig äventyrsbil som kan ta dig och hela familjen från punkt A till punkt B, nästan oavsett hur svår terrängen är. I detta exemplar ingår till och med ett taktält, så att äventyret i 'veteranbilen' kan pågå hela helgen.

Specialbyggd för äventyr

När klassiska bilar ska bedömas läggs ofta stor vikt vid originalitet. Även om interiören i denna **Land Cruiser** är ovanligt orörd och i originalskick, kommer resten av bilen inte att vinna några originalitets-priser. Den är istället byggd med målet att göra den ännu mer robust och terränggående än den var när den rullade ut från fabriken i Toyota City i Japan 1986.



Chassit har inte bara uppdaterats med stötdämpare och fjädrar, den har även höjts för att kunna övervinna fler hinder. För att matcha det högre chassit har bilen också utrustats med 35-tums däck, och om det inte skulle räcka, har den även fått en snorkel på högra sidan, så att man kan ta sig säkert genom bäckar och floder utan att få vatten i motorn.

På bilens front finns en hemmabyggt stötfångare i 5 mm stål, så att man kan ta sig genom vildmarken utan att oroa sig för bucklor. På bilens tak finns både en markis, så att man kan äta middag skyddad från regnet, och det stora taktältet där man kan övernatta efter en lång dag av äventyr.

Det anmärkningsvärda med denna Land Cruiser är också att den saknar synlig rost. Den stora svagheten för dessa 80-tals Land Cruisers är just rost, vilket också förklarar varför man inte ser så många på vägarna längre. De har antingen slitits ut genom hårt arbete eller rostat bort. Detta gör denna Land Cruiser ganska sällsynt, och trots att den har 29 999 mil på mätaren finns det många äventyr kvar i den. Den kostar 296 900 kr och du kan se den här, om den inte redan är såld.

Den japanska Jeepen

År 1950, när USA fortfarande var närvarande i Japan efter andra världskriget, invaderade Nordkorea, stött av Sovjet, det allierade Sydkorea. Koreakriget blev ett faktum, och för att hålla bolsjevikerna stången behövde USA återigen militär utrustning på marken. Istället för att skeppa fler Willys Jeep över Stilla havet, beställde den amerikanska regeringen 100 bilar från Toyota, som skulle spegla specifikationerna för den framgångsrika Willys Jeep. Resultatet blev en Toyota BJ.

Toyota BJ var både större och kraftfullare än Willys Jeep, och även om den saknade lågväxel kunde den ändå hålla jämna steg i terrängen. Toyota demonstrerade terrängförmågan på berget Fuji. Strax efter den problemfria bergsbestigningen beställde den japanska polisenheten NPA ytterligare 298 Toyota BJ som patrullbilar.



Plötsligt körde Toyota BJ både som radio- och terrängbil i militären, som patrullbil i polisen och till och med som brandbil på flera ställen i Japan. År 1954 valde man på Toyota att göra namnet mer lättuttalat. Med stark inspiration från de brittiska konkurrenterna från Land Rover, döpte Toyota om sin BJ-modell till Land Cruiser och födde därmed en legendarisk modell.

Ingen Toyota utan Land Cruiser

Toyota BJ Land Cruiser var en genial militärbil, men den blev ingen framgång som personbil. Därför lanserade Toyota 1955 civilversionen 'Model 20', eller J20, av Land Cruiser. Model 20 hade mjukare fjädring, en mer komfortabel interiör, medan den yttre designen också blev mindre militärlik. Det första landet där Toyota introducerade Model 20 var Australien. Där passade den robusta och pålitliga Land Cruisern perfekt för "the outback".

I USA var historien en annan. Amerikanerna var redan vana vid hög lyx och komfort från Cadillac och Chrysler. Dem ville Toyota konkurrera med! Som motvikt till de dyra, amerikanska bilarna ville de lansera den lyxiga Toyota Crown – men de visste att det skulle bli extremt svårt.

Därför testade Toyota sin Land Cruiser-strategi i USA. Här lanserade de Toyota Crown samtidigt som Land Cruiser, och de två modellerna presenterades ofta sida vid sida i storslagna kampanjer. Planen var att Land Cruisers robusta och pålitliga image skulle smitta av sig på Crown. Det fungerade! Sida vid sida lade de två bilarna grunden för Toyotas varumärke, inte bara i USA, utan i resten av den västerländska världen. Utan Land Cruiser-strategin skulle Toyota knappast existera – det vill säga ingen Supra, Corolla och Celica.

Med sitt ursprung i krigsmaskinen från 1950 är Land Cruiser det äldsta nuvarande modellnamnet i Toyotas historia. Därefter kommer Toyota Crown, som också fortfarande produceras, men som inte fick samma spridning på våra breddgrader som Land Cruiser.

Från krigsmaskin till komfortkanon

Toyota håller fast vid den råa stilen med Land Cruiser. Under åren efter Model 20 lanserar de Model 30, 40 och 70, som alla är inriktade på terräng och hårt arbete. År 1967 försökte Toyota, parallellt med terrängversionerna, att lansera en mer lyxig version av Land Cruiser med Model 50. Det gick förvånansvärt bra.

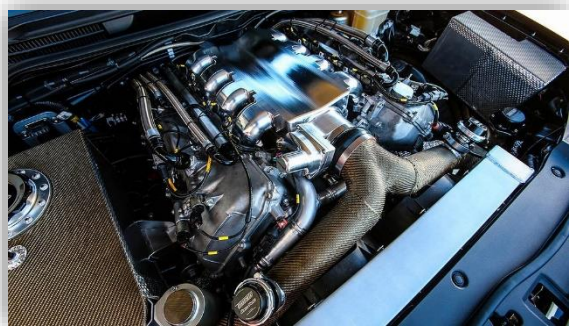
Redan på 80-talet börjar amerikanerna verkligen få smak för SUV. Bilar som klarar terräng och tung last, men utan att kompromissa med vardagens komfort. När Model 50 fasas ut, ökar Toyota charmen med modellen som är den här veckans fynd: Toyota Land Cruiser Model 60, även kallad J60, år 1980.

Land Cruiser 60 är fortfarande en terrängduglig modell, men kan nu köpas med en mängd lyxutrustning som är ny för modellen. Luftkonditionering, soltak, elektriska speglar och en interiör som överlag har fått ett rejält uppsving när det gäller komfort. Land Cruiser 60 rider med andra ord direkt till 80-talets SUV-våg. En våg, som vi vet, fortfarande rullar i allra högsta grad.

Relaterade artiklar:



Nya Toyota Land Cruiser i retrostil



Toyota Land Speed Cruiser har 2.000 hästkrafter



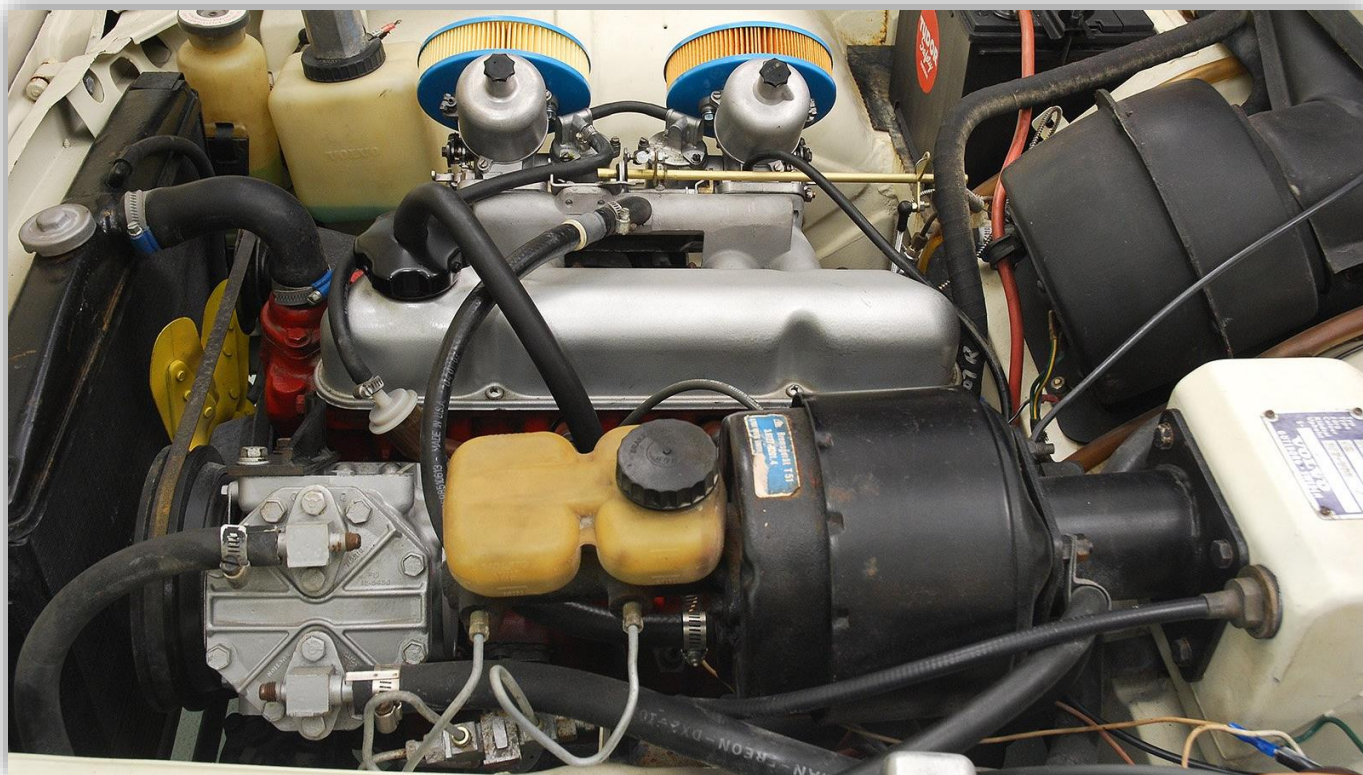
Unik Toyota – importerad från USA

9. Volvo 1800S Coupe 1969

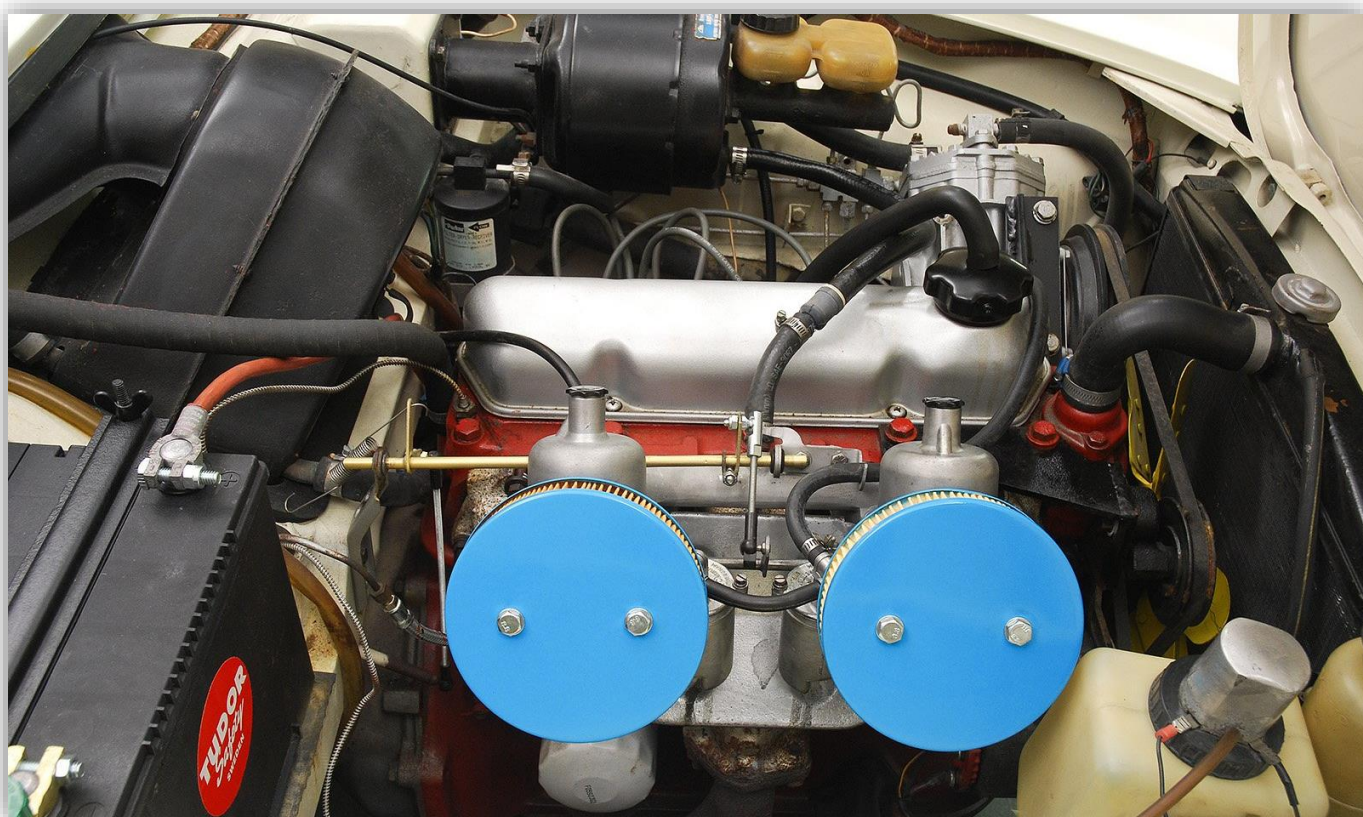


I slutet av 1950-talet presenterade Volvo för första gången prototyper av sin vackra sportbil P1800, med kaross designad av Frua. Efter mycket besvär med att hitta ett företag som kunde lägga ut verktyg och montering på underleverantörer, bestämde sig Volvo till slut för Jensen Motors för att göra monteringen och Pressed Steel i Linwood, Skottland för att tillverka karosserna.





Produktionsversionen av P1800 introducerades 1961. År 1963 hade dock Volvo beslutat att flytta tillbaka tillverknigen av P1800 till Sverige efter att bilar som monterats på kontrakt av Jensen och Pressed Steel i Storbritannien visade sig inte leva upp till Volvos karakteristiskt höga krav på byggkvalitet. S:et i det resulterande 1800-talet står därför för "Sverige", inte "Sport", och även om dessa var sportbilar och mycket vackra sådana, har deras skottsäkra motorer och solida konstruktion gjort det möjligt för många exemplar att kämpa på i vad som verkar vara en evighet. De är säkert några av de mest välbyggda klassiska sportbilarna genom tiderna.





Som ett resultat av detta rykte om hållbarhet har dock många exemplar inte åtnjutit omsorgsfullt ägande eller generös behandling. Denna Volvo 1800S från 1969 är å andra sidan fantastisk, välskött och korrekt. Den är färdig i vitt och har en röd läderinredning, fyrväxlad manuell växellåda med överväxel, original radio och luftkonditionering. Som ett exempel från 1969 har den också en B20B-motor på 118 hästkrafter och 1986 cc. Eftersom 1800E introducerades året därpå var 1969 det enda året som denna motor monterades på 1800-talet. Såld ny till Howard Zolin i Elizabeth, NJ den 11/30/68 av European Auto Sales i Parsippany, NJ, den kommer med några vintage annonser och servicekvitton, och har varit en välskött bil sedan dess som har fått lätt restaureringsarbete när det behövs. Det gäller bland annat nyare lack och klädsel, men det mesta annat är härligt och original, bland annat dörrpanelerna som är stämplade med rätt Volvoemblem. En rak, ärlig, användbar och mycket vacker vintage 1800 Volvo, den är redo för många fler mil av njutning och den problemfria körning som Volvobilar med rätta är kända för.



10. Den kompressormatade Studebaker Avanti R2

Lästid: ca 8 minuter | Skrivet av Ben Branch | 4 juli 2023

Studebaker Avanti R2 hyllades som världens snabbaste produktionsbil efter att den släpptes 1962, den slog 29 världsrekord i hastighet på Bonneville Salt Flats, inklusive en körning med en otrolig hastighet på nästan 170 mph med en modifierad V8.



FILMER: <https://youtu.be/9mRcKdapggE> <https://youtu.be/DaAojgnAAJo>

Det fanns två huvudversioner av Studebaker Avanti, båda V8:or, det fanns R1 sugbil som gav 240 hk och den kompressormatade R2-versionen som gav 290 hk. Delvis tack vare den lätta glasfiberkroppen kunde R2 klara en 0-62 mph-tid på bara 7,3 sekunder.

Snabba fakta – Studebaker Avanti R2

Studebaker Avanti är en av de bilar, liksom [Lotus 7](#), som helt enkelt vägrade att dö efter att den ursprungliga biltillverkaren upphörde med produktionen.

När den avtäcktes med pompa och ståt 1962 såg Studebaker till att alla visste att den var designad av ett team under ledning av Raymond Loewy, att den hade en lätt glasfiberkaross och att den just hade slagit 29 världsrekord i hastighet på saltslätterna i Bonneville.

Avanti drevs av en modifierad 289 Hawk-motor med 240 hk i "R1" sugform eller 289 i "R2" kompressormatad form, den hade plats för fyra och en ovanlig "bottom breather" framvagn som klarade sig utan en traditionell grill.

På grund av en mängd ekonomiska problem skulle Studebaker Avanti bara finnas kvar i produktion från 1962 till 1963 med färre än 5 800 tillverkade totalt innan fabriken lades ner. Verktygen och rättigheterna till designen köptes av ett par Studebaker-återförsäljare som skulle ta modellen i produktion igen 1965.



FILM: <https://youtu.be/CBgv59MyYi4>

Avanti: Älska det eller hata det

Designen av Studebaker Avanti har delat upp människor i två ganska distinkta läger under större delen av 70 år. På ena sidan av mittgången finns de människor som absolut hatar det, och på den andra sidan de människor som älskar det bortom vad många anser vara rationellt för en relation mellan människa och bil.

Tack vare de människor som älskar den har Avanti haft en lång (om än stopp-start) produktionsperiod som pågick från 1962 till 2006. Den mycket ovanliga designen av bilen tillskrivs allmänt industridesignikonen Raymond Loewy, men sanningen är att designen skedde under hans vakande öga, med designers Tom Kellogg, Bob Andrews och John Ebs-tein som gjorde mycket av det faktiska blyertsarbetet.

Sista chansen att rädda Studebaker

I februari 1961 tog Sherwood Egbert över som ny VD för Studebaker, uppgiften som låg framför honom var en som få skulle avundas – han behövde vända lyckan för en en gång stor amerikansk biltillverkare för att rädda inte bara företaget utan även jobben för tusentals av dess anställda.

Egbert insåg att Studebaker behövde en ny halomodell. En bil som skulle dra folkmassor till återförsäljarnas utställningslokaler och få stänk över förstasidorna på tidningar och tidskrifter från Connecticut till Kalifornien.

Det första konceptet av bilen som skulle bli Avanti sägs ha klottrats av Egbert under en flygning, han föreställde sig en bil som skulle vara en konkurrent till den bästsäljande Ford Thunderbird – ett fordon som hade förvandlats från en sportig tvåsitsig bil till en lyxigare bil med två sätesrader.



Studebaker Avanti drevs av en V8 på 289 kubiktum (4,7 liter) som erbjöds i både sugform (R1) och kompressormatad (R2). Denna motor är ett av R2-exemplaren på 290 hk.

När Egbert letade efter designern till sin nya halobil behövde han inte leta länge, han vände sig till Raymond Loewy som hade övervakat designen av den revolutionerande Studebaker Starlight coupén från 1953 – ett fordon som i hög grad hade hjälpt till att hålla biltillverkaren igång under hela 1950-talet.

Vid det här laget var saker och ting kritiska, ekonomin var redan ansträngd för Studebaker och det skulle helt enkelt inte finnas tillräckligt med pengar eller tid för en lång fordonsdesign- och prototypfas. Raymond Loewy sägs ha hyrt en ranch i öknen nära Palm Springs i Kalifornien där Tom Kellogg, Bob Andrews och John Ebstein var baserade under hela det 40 dagar långa projektet.

De hade tydligen skisser färdiga och en liten lermodell klar på bara åtta dagar, det var en asymmetrisk modell där ena halvan visade en tvåsitsig coupé och den andra halvan visade en firsitsig coupé.

Den firsitsiga coupén godkändes för produktion med minimala förändringar, det ansågs oekonomiskt att bygga karossen i stål och därför vände sig Studebaker till företaget Moulded Fiberglass Body, samma företag som hade tillverkat glasfiberpanelerna till den ursprungliga Corvetten från 1953.

Det fanns ingen budget för en ny chassidesign, så Avanti byggdes på en förkortad version av Studebaker Lark cabrioletchassi, med sportfjädring bestående av krängningshämmare fram/bak och radiostänger bak som var bättre köregenskaper än de flesta jämförbara bilar på den tiden.



Studebaker-katalogen letade också efter en motor, valet föll på en V8 på 289 kubiktum (4,7 liter) och både sug- och kompressormatade versioner skulle göras tillgängliga. Bilen kunde beställas med antingen en fyrväxlad manuell eller en treväxlad automatlåda, och Studebaker Twin Traction differential med begränsad slirning var ett tillval.

När Avanti släpptes 1962 hade den en tjänstevikt på 1 404 kg (3 095 lbs), vilket var betydligt mindre än den tredje generationen Ford Thunderbird som den var tänkt att konkurrera med, som tippade vågen på 1 940 kg (4 277 lbs).

Lanseringen av Studebaker Avanti

Studebaker Avanti lanserades offentligt samtidigt på New York International Automobile Show och på Studebakers årsstämma 1962. En tidig produktionsmodell gavs till Rodger Ward, vinnaren av Indianapolis 500 1962, som därmed blev den första privata ägaren av en Avanti.

För att vinna så många positiva rubriker som möjligt för den nya bilen tog Studebaker **en modifierad Avanti** till Bonneville Salt Flats i Utah. Under loppet av några dagar slog den modifierade Avanti 29 produktionsbilsrekord och nådde så småningom en topphastighet på nästan 170 mph på den flygande milen med företagets VD vid ratten.

Den första spänningen kring bilen var betydande. Här var ett nytt fordon som verkade erbjuda samma prestanda som en Corvette med samma fyrsitsiga funktionalitet som Thunderbird. Det var en nisch som skulle fyllas av **Ford Mustang** bara två år senare när den släpptes 1964.



Dessvärre drabbades Avanti av produktionssvårigheter och förseningar, vilket fick stor uppmärksamhet i media. Många av dessa problem var ett resultat av att karosser av dålig kvalitet tillverkades av företaget Molded Fiberglass Body. Den initiala uppståndelsen kring modellen blev snabbt sur eftersom bilar som hade beställts aldrig levererades, beställningar avbröts och nya beställningar föll brant.

Av de 20 000 Avantis som planerades för 1962 tillverkades bara 1 200. 1963 var det något bättre med cirka 4 600 tillverkade Avantis, men det var för sent för företaget och Studebaker-fabriken stängde den 20 december 1963 – bara fem dagar före jul.

Bilen som vägrade dö

Trots sin svåra debut skulle Studebaker Avanti bli en av de bilar som helt enkelt vägrade att dö. Den lockade ett stort antal inbitna fans genom åren och den skulle komma att produceras under fem decennier, i olika former, från 1962 till 2006.

Dessa senare versioner av bilen, som nu helt enkelt kallades Avant utan Studebaker-märke, tillverkades i ett antal former, inklusive cabrioletter, fyradörrars sedaner och en mängd olika motorer erbjöds - mestadels från antingen General Motors eller Ford.

Som ett resultat av detta finns det nu livliga Avanti-klubbar över hela USA och för närvarande går det rykten om att en elektrisk produktionsversion är på gång. Med tanke på bilens historia kan det inte uteslutas.

Studebaker Avanti R2 från 1963 visas här

Bilen du ser här har en av de mest eftertraktade specifikationerna i samlares och entusiasters ögon, det är en Studebaker Avanti R2 från 1963, vilket betyder att den är en av de fabrikskompressormatade bilarna som erbjuder 290 hk.

MOTORNYTT

Denna Avanti är färdig i rött över svart vinylklädsel och den har den 289 kubiktum Studebaker V8 kopplad till en treväxlad automatisk växellåda.

Dessutom har bilen som tillval Twin-Traction differential med begränsad slirning, samt 15-tumshjul, skivbromsar fram, servostyrning, ett dubbelt avgassystem, elektriska fönsterhissar och en Blaupunkt AM/FM kassettstereo.



Artiklar som Ben har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under de år som gått sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom sektorn för alternativa och vintage motorer, med över en miljon läsare varje månad från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.

11. Fredagsfilmen: Chevrolet Corvette från 1953 och framåt

Av Jim Lundberg 23 augusti 2024

Följ med och se hur Chevrolet Corvette utvecklats genom åren.



Följ med och se hur Chevrolet Corvette utvecklats genom åren. Historien börjar 1953.

FILM: <https://youtu.be/0VvCFoCvb3Q?t=11>



Roger Warolin