



Tatra T87 1938

- 1. Test Tesla Model 3 Performance**
- 2. BYD Seal 06 GT**
- 3. Premiär för Smart #5**
- 4. Nya MG ZS officiell**
- 5. Därför säger Pagani både elbilar och hybrider**
- 6. Porsche tror fortfarande hårt på e-bränsle**
- 7. Efterfrågan på elbilar ökar**
- 8. Köpte 30 Fisker på ett bräde**
- 9. Fisker undviker total konkurs**
- 10. Jätteras för Polestars aktie efter vd-bytet**
- 11. Polestar förlorar 190 000 kronor per bil**
- 12. Tatra T87**
- 13. Willys CJ-2A Jeep**



1. Test: Tesla Model 3 Performance är en supersedan

Av redaktören @bytbil.com 2024-08-28 Text & foto Simon Hallenslev

Tesla har verkligen ansträngt sig med nya Tesla Model 3 Performance och gjort det riktigt bra. Frågan är hur det står sig mot konkurrenter som BMW M3. Här får du svaret.



Den första **Tesla Model 3 Performance** var snabb och inte mycket mer. Vid lanseringen 2018 behövdes det egentligen inte mer för att imponera. En acceleration från 0 till 100 km/h på under fyra sekunder i en bil för rimliga pengar var ganska ovanligt. Det är det inte längre, och har du upplevt accelerationen i en snabb elbil, har du upplevt dem alla. Som tur är vet Tesla om det. I den nya **Tesla Model 3 Performance** har man därför gjort en hel del nytt. Här finns adaptiv fjädring, styvare chassi, större bromsar och intelligenta elektroniska system för att kontrollera krafterna, som också har ökat. Frågan är vad ansträngningen har lett till i praktiken. Det har jag fått nöjet att ta reda på när jag testar **Tesla Model 3 Performance**.

Ingen tvekan

Med föregångaren krävdes det en finkännare för att peka ut Performance-varianten bland vanliga **Model 3**. Med den nya **Tesla Model 3 Performance** är det uppenbart att sportigheten har förstärkts, vilket syns på det betydligt aggressivare utseendet. Stötfångaren fram är helt annorlunda jämfört med den som Tesla monterar på exempelvis en Long Range-variant. Här finns en så kallad läpp (eller splitter) på undersidan av stötfångaren, samt uppriktstående luftintag under strålkastarna som blev smalare och skarpare med Highland-uppdateringen.



Bakdelen har också fått en mer framträdande läpp som passar väl med den påklustrade bakvingen i kolfiber, och tillsammans med ett Plaid-liknande emblem, görs alla medvetna om att det är den sportiga varianten. De optiska tilläggen säkerställer, tillsammans med en lägre fjädring och 20-tums smidda aluminiumfälgar, att **Tesla Model 3 Performance** ser lägre, bredare och argare ut än standardversionerna.

Krafterna är sekundära

Även om det ser ut så är skylten på bakluckan inte ett Plaid-emblem. Därför finns det heller inte galna 1 000 hk som i **Model S** och **Model X**. Faktum är att kraften inte har ökat avsevärt. Medan föregångaren uppskattades ha cirka 440 hk, får man nu 460 hk, och det är tillräckligt. För i den nya **Tesla Model 3 Performance** är kraften sekundär. Viktigare är framförallt fördelningen av kraften, som styrs av en ny så kallad Performance 4DU-enhet. Den reglerar konstant vilken kraft som ska skickas vart och när, med en större fördelning till bakhjulen. En annan elektronisk enhet ser samtidigt till att system som ABS, stabilitetskontroll och adaptiv fjädring alltid är kalibrerade med den mängd kraft som Performance 4DU fördelar.

Viktigare än kraften är också de mekaniska uppgraderingarna. Förutom att vara adaptiv är själva konstruktionen av fjädringen ganska komplicerad och välsignad med styvare fjädrar, tjockare krängningshämmare och nya bussningar som är specifikt utformade för Performance-varianten. Därtill är chassit styvare och bromsarna större. Invändigt är det bara sätena som skiljer sig från en vanlig **Model 3**. Nu får man faktiskt sportstolar i sportversionen, och de är precis lika fantastiska som de ser ut. De är genuint bra stolar som borde kunna köpas till standardvarianterna mot ett tillägg. De omfamnar och håller fast när man kör sportigt och ger samtidigt stor komfort vid vardagskörning.



Märks ansträngningen?

Ja! Ansträngningen märks. Kraftleveransen och kraftfördelningen är imponerande och gör **Tesla Model 3 Performance** lekande lätt att hantera. Det kan knappast göras enklare att hantera nästan 500 hk, eftersom man via en noggrant avstämd gaspedal alltid har en klar känsla av hur mycket kraft man skickar ner till asfalten. Det är nästan telepatiskt och ger en känsla av kontroll när man kör sportigt. Den adaptiva fjädringen är dessutom den bästa som Tesla har utvecklat. Den är fast men absolut hanterbar vid vanlig körning, medan den i sportläge stramar upp och står stabilt, även när man möter ojämnheter mitt i en kurva. Det vittnar om en fjädring i balans.

Det hjälper förstås också att **Tesla Model 3 Performance** är en lättviktare i elbilssegmentet med en vikt på 1 851 kg. Med stor övertygelse hanterar fjädringen snabba riktningförändringar och den viktförskjutning som följer med. De många elektroniska systemen arbetar konstant för att säkerställa balansen utan att bli för påträngande. Istället ser de till att bilen suger sig själv till marken och att all sladd uteblir från de nu bredare bakdäcken – om man inte vill ha det på annat sätt. För med det nya Track Mode V3 öppnas en helt ny värld för Tesla. Här finns mer information och fler justeringsmöjligheter än Tesla någonsin tidigare har erbjudit. Håll koll på motor- och bromstemperatur, justera mängden kraft på fram- och bakaxel eller minska stabilitetsassistansen. Till och med rekuperationen kan justeras, vilket är första gången för en Tesla. Om man slår av assistansen och skickar så mycket kraft som den bakre Performance-elmotorn tillåter till bakhjulen, överlämnar Tesla ödet helt och hållet till dig. Här finns ingen hjälp att få, och om man inte är försiktig kan bakhjulen sladda runt.



Sätter den BMW M3 i schack?

Obegränsad kraft. Balans. Kontroll. Lekfullhet. Det låter kul, och det är kul. Så kul att man får lust att återuppta den strid som Elon Musk felaktigt kastade sig in i när han jämförde den första Tesla Model 3 Performance med en BMW M3 i samband med lanseringen för sex år sedan. En strid som Model 3 Performance aldrig var utrustad för. Den nya Tesla Model 3 Performance kommer närmare, men lyckas ändå inte helt mäta sig med den bayerska busen. Även om man bortser från den känslomässiga aspekten av sången och vibrationerna som BMW:s raka sexa levererar. Tesla har nämligen fortfarande inte knäckt koden till en fantastisk och sportig styrning.

Styrningen i Tesla Model 3 Performance är visserligen tungt viktad, men den är konstgjord och saknar känsla för framhjulen. Reaktionen på styrinputs är både skarpa och precisa, men det är alltid med en känsla av att man använder en Logitech-ratt kopplad till en dator. Det är klart bättre än föregångaren och stramare än vad man får i vanliga Model 3-varianter. Mot M3 är det dock ingen match.

Även om bromsarna bara är något mindre än de i BMW M3 och vikten bara något högre, har de uppdaterade bromsarna i Tesla Model 3 Performance inte heller samma slagkraft. I verkligheten är sannolikt bromssträckan ungefär densamma, men bromstrycket är svårare att läsa av samt dosera. Det är en repa i lacken på den annars imponerande dynamiken på slingriga småvägar.



Pris

Tesla Model 3 Performance inte är på samma nivå som en **BMW M3**, men den kostar också bara hälften av en **M3**. För även om 661 700 kronor är mycket pengar, är det prisvärt med tanke på det arbete och den ansträngning som lagts ner. Den enkla lösningen hade varit 1 000 hk och launch control. Istället har Tesla valt att fokusera på dynamiken. För 661 700 kronor får man en regelrätt supersedan där man har tänkt igenom det mesta. Man har tänkt på att ge föraren möjlighet att finjustera körupplevelsen utan att överväldiga denne med valmöjligheter, som i **Hyundai Ioniq 5 N**. Man har tänkt på att ge en sportig körupplevelse utan att kompromissa med vardagsvänlighet och komfort, och utan att låta priset skena iväg helt.

Tesla Model 3 Performance är ingen M3-dödare, och det är inget att skämmas för. För tysken är inte bara den bästa sedanen i sitt slag – den är också dubbel så dyr, men inte dubbelt så rolig som **Tesla Model 3 Performance**. För pengarna är det svårt att hitta något bättre.

SPECIFIKATIONER

Tesla Model 3 Performance

Motor: Elmotor fram och bak

Effekt: 520 hk / 660 Nm (uppskattad)

0-100 km/h: 3,1 sekunder

Topp hastighet: 262 km/h

Förbrukning: 16,7 kWh/100 km

Batterikapacitet: 78,1 kWh

Laddkapacitet: 250 kW

Räckvidd: 528 kilometer

Mått (L/B/H): 472/185/145 cm

Tjänstevikt: 1 851 kilo

Dragvikt: 750 kilo

Bagageutrymme: 682 liter

Pris: 661 700 kronor (Model 3 finns från 513 700 kronor)

Relaterade artiklar:



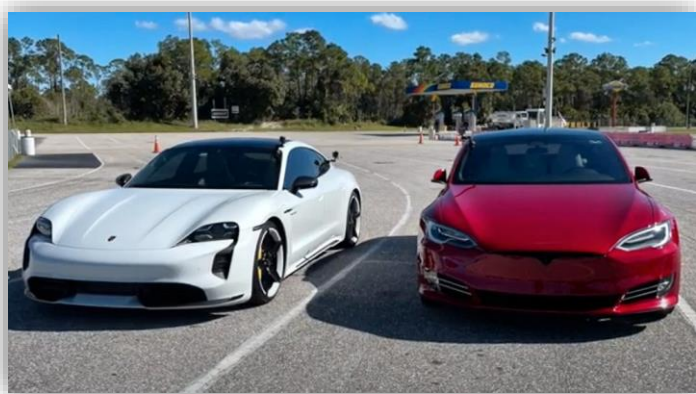
Ny Tesla Model 3 Performance blir kraftfullare än någonsin tidigare



Duell: Tesla Model 3 vs. BYD Seal



Första titt på nya Xpeng G6: en värdig konkurrent till Model Y?



Elbilsracet: Porsche Taycan Turbo S mot Tesla Model S Performance



2. BYD Seal 06 GT: Koncept blir verklighet

Uppdaterad 28 augusti 2024 Publicerad 28 augusti 2024

BYD avslöjar Seal 06 GT, en sportig elbil med kraft och stil, redo att ta över tronen efter den ikoniska Golf GTI.



Här är den. BYD:s nya bil som ska ta över tronen från VW Golf GTI.

BYD har precis släppt de första bilderna på sin helt nya modell, Seal 06 GT. Den här bilen är den produktionsklara versionen av konceptbilen Ocean-M, och lanseringen sker om bara sex dagar.

Sportig design med kraftfull attityd

BYD har nu delat tre bilder på Seal 06 GT på Weibo.

Bilen har en ganska sportig look, men med en något mjukare framtoning än det aggressiva Ocean-M-konceptet. Den här modellen är skapad för att locka unga förare som vill ha både stil och prestanda.

BYD beskriver den som deras första GT-modell riktad till den yngre generationen.

Framtidens elbil är här

Ocean-M, som först visades upp på Pekings bilmässa i april 2024, beskrevs, i alla fall då, som världens första bakhjulsdrivna prestandahatchback.

Nu är det klart att den går i produktion och kommer att lanseras under tredje kvartalet i år. Alltså väldigt snart.

Prislappen? Mellan 215 000 och 287 000 kronor.

Den här modellen byggs på BYD:s nya helt elektriska plattform och får en kraftkälla i form av nästa generations C2B-batterier (cell to body).



En ren och fin baksida. Det är något vi tycker fler biltillverkare ska sträva efter.

Stor premiär på Chengdu Auto Show

Zhang Zhuo, chef för BYD:s Ocean-serie, avslöjade på Weibo att produktionsversionen av Ocean-M nu bär namnet Seal 06 GT.

Han klargjorde också att den här bilen är designad för att bli det självklara valet för unga förare som söker en elektrisk GT-modell.

Den stora premiären sker på Chengdu Auto Show den 30 augusti. Showen pågår till den 8 september i Chengdu, huvudstaden i Sichuan-provinsen.

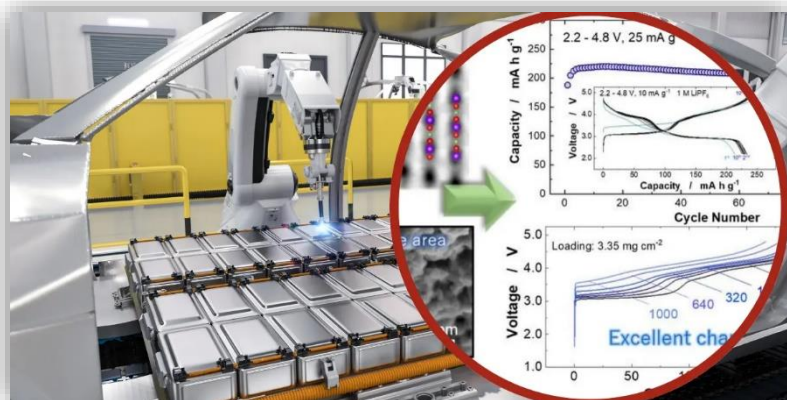
Det är här, mitt i strålkastarljuset, som BYD:s nya stjärna ska få visa vad den går för.

BYD utmanar Golf GTI

Seal 06 GT är BYD:s svar på **Volkswagens** ikoniska **Golf GTI**.

Målet? Att skapa en elbil med samma sportiga känsla och smidiga hantering som GTI, men med elektrisk drivkraft.

BYD har siktet inställt på att ta över marknaden för elektriska prestandabilar.



Nytt superbatteri ska slå energirekord

Japanska forskare har utvecklat ett batteri som kan förändra elbilsindustrin. Ny teknik öppnar för en imponerande energiförbättring. Forskare vid Yokohama

3. Premiär för Smart #5: Här är nya elbilmodellen

Publicerad 2024-08-28 kl 14:30 (uppdaterad 2024-08-28 kl 15:59)

Text Erik Söderholm

Smart satsar stort och lanserar en ny elsuv i samma storleksklass som Tesla Model Y och Volvo XC60. Nykomlingen laddar supersnabbt men drabbas av strafftullar.



Smart har lanserat en ny elbilmodell som är fjärran från 1990-talets tvåsitsiga mikrobil. Nykomlingen är lika lång som Volvo XC60 och nästan 2,2 meter längre än första generationen Fortwo.

Smart #5 som den nya modellen heter ska lanseras i Europa tidigt 2025 och innebär att Volvos syskonmärke i Geelykoncernen smiter före med en helt eldriven suv i det mellanstora suv-segmentet. En av konkurrenterna blir Tesla Model Y.

Tekniskt sticker Smart #5 ut med 800-voltsteknik som tillval och ett stort batteripaket på 100 kWh. Köparna kan välja mellan bak- eller fyrhjulsdraft och motoreffekt på mellan 340 och 646 hk.

Någon officiell räckviddssiffra enligt WLTP-körcykeln finns inte. Men bilen ska kunna snabbladdas med hela 400 kW vilket i så fall innebär 10–80 procent på bara en kvart. Ombordladdaren klarar 22 kW som standard.

– Med den här modellen expanderar vi till ett nytt marknadssegment, säger Smarts Europachef Dirk Adelman.

Priserna är inte officiella men så länge bilen byggs i Kina kommer den drabbas av EU:s strafftullar på elbilar som ligger på totalt 29,9 procent för Geelykoncernen.



Interiören bjuder på en riktig skärmfest med totalt 36 tums skärmyta, plus en head up-display på 25,6 tum. Röstassistenten i form av ett lejon heter Leo och grafikmotorn Unreal är hämtad från spelvärlden.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Smart visar ny syskonmodell till Volvo EX30



”Man sitter med rumpan några decimeter över asfalten”



Volvo, Zeekr och Smart gör upp om svenska bilköpare

4. Nya MG ZS officiell – blir billig hybrid

Publicerad 28 augusti 2024 kl 18.33

MG:s storsäljande minisuv ZS är tillbaka i en ny generation. Nya ZS lanseras inledningsvis med hybridmotor och det är osäkert om den kommer som elbil.



Kinesiska MG nådde enorma framgångar med sin lilla eldrivna suv ZS EV när den lanserades med ett lågt pris i Sverige. Det var dock ingenting i jämförelse med framgångarna i Storbritannien där ZS har varit en av de bäst säljande bilarna sedan 2017 och sålts i drygt 100 000 exemplar.

Nu är det dags för andra generationen ZS att göra debut och den gör det som en hybrid med design i samma linje som nya **HS** och **MG3**. MG ZS Hybrid+ har likt Sverigeaktuella **MG3 Hybrid+** en drivlina som består av en bensinmotor och elmotor. Bensinmotorn är en fyrcylindrig 1,5-litersmotor utan överladdning som ger 102 hästkrafter och elmotorn är faktiskt lite starkare med 136 hästkrafter. Total maxeffekt är 196 hästkrafter och allt går till framhjul. 0–100 km/h ska gå på 8,7 sekunder. Elmotorns kraft kommer från energi som lagras i ett 1,83 kilowattimmar stort batteri under baksätet. Blandad WLTP-förbrukning anges till 0,42 l/mil och koldioxidutsläppet är 115 g/km.

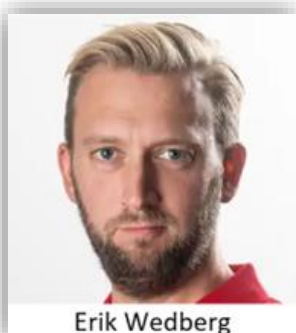
Än så länge finns inget svenskt pris, i Storbritannien blir instegspriset 21 995 pund, motsvarande knappt 300 000 kronor och det gör den betydligt billigare än närmaste rivalerna Nissan Juke, Renault Captur och Hyundai Kona. I standardutrustningen ingår bland annat LED-ljus både fram och bak, 12,3 tum stor pekskärm, heldigital instrumentering, backkamera och nyckellöst system. Det har tidigare rapporterats att nya **MG ZS inte ska komma i ett helt eldrivet utförande**. Brittisk motormedia rapporterar dock att en eldriven ZS kommer, men MG har inte kommenterat.



MG ZS 2025 gallerier



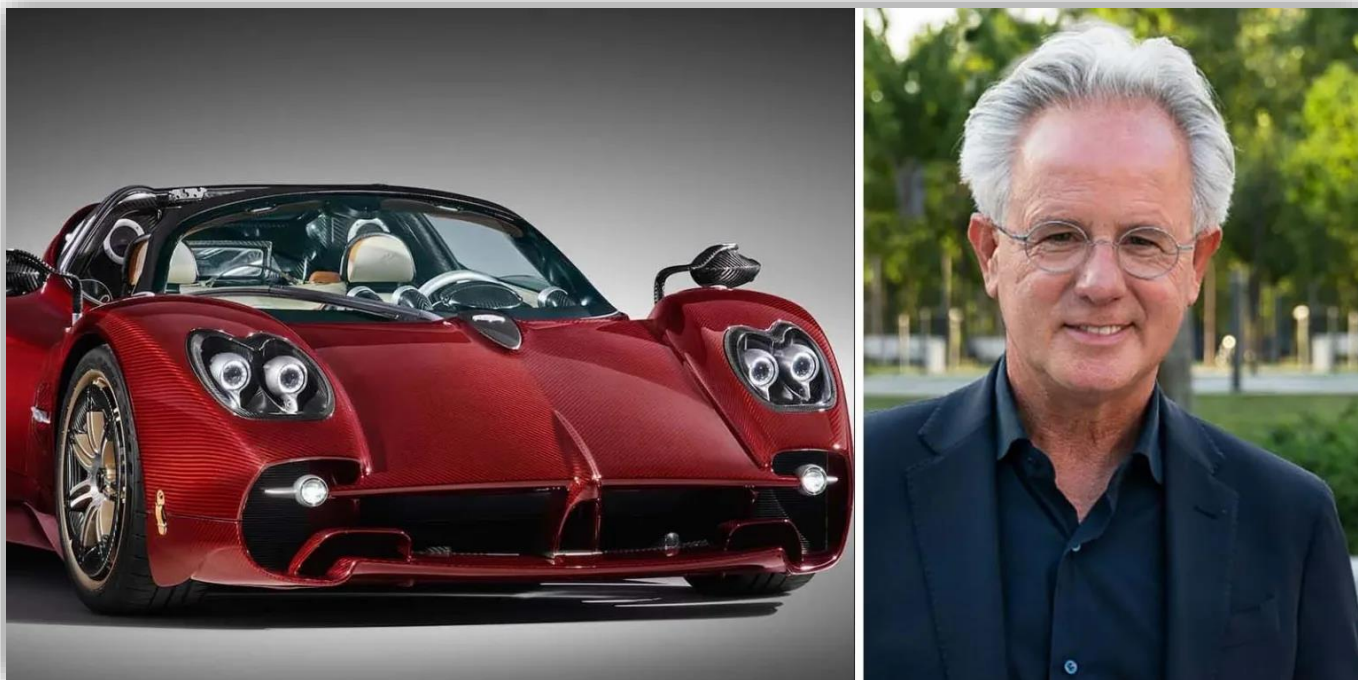
Vi träffar mannen bakom MG:s sportbil Cyberster



5. Därför säger Pagani både elbilar och hybrider

Av William Karlsson 29 augusti 2024 kl 20:47

Pagani går mot strömmen och säger nej till elbilar och hybrider. Biltillverkarens grundare är minst sagt negativ till de "nya" drivlinorna. – Vi måste bygga vad kunderna faktiskt vill ha, säger Horacio Pagani, grundare till Pagani, enligt The Drive.



Hyperbiltillverkare Pagani kommer inte att tillverka några elbilar. Men till skillnad från den svenska [hyperbiltillverkaren Koenigsegg](#) ser Pagani inte någon framtid med hybrider.

– Ingen är intresserad av en hybrid på riktigt. Jag äger en del hybrider, bland annat en Porsche 918, men när jag ska ut och köra kommer jag alltid välja min Porsche 911R eller Carrera GT, säger Horacio Pagani, grundare till Pagani, [skriver The Drive](#).

Enligt grundaren funderade Pagani på att utveckla en elektrisk- och hybriddrivlina till deras modell [Utopia](#) för några år sedan. Men hybriden vägde för mycket med cirka 400 kg till 500 kg och elbilen lockade inga kunder.

– 2017 byggde vi ett team för att arbeta på en elbil. Hela teamet var fokuserade och entusiastiska, inklusive jag själv och vi definierade konceptet för den här bilen och vi började arbeta med Mercedes-AMG och andra partners. Vi började till och med arbeta med Lucid, som har utmärkt teknik inom elbilsvärlden. Men kunderna var inte intresserade, säger Horacio, enligt The Drive.

Koenigsegg hade tidigare planer på att utveckla en elbil, men lyckades precis som Pagani inte hitta några köpare, vilket gjorde att de fick skrota sitt elbilsprojekt. I stället tog de fram en laddhybrid, nämligen modellen Gemera, som kan köras både på el och E85.

– En laddhybrid som körs på HVO100 när den inte går på el är det allra bästa för klimatet, sa Christian von Koenigsegg.

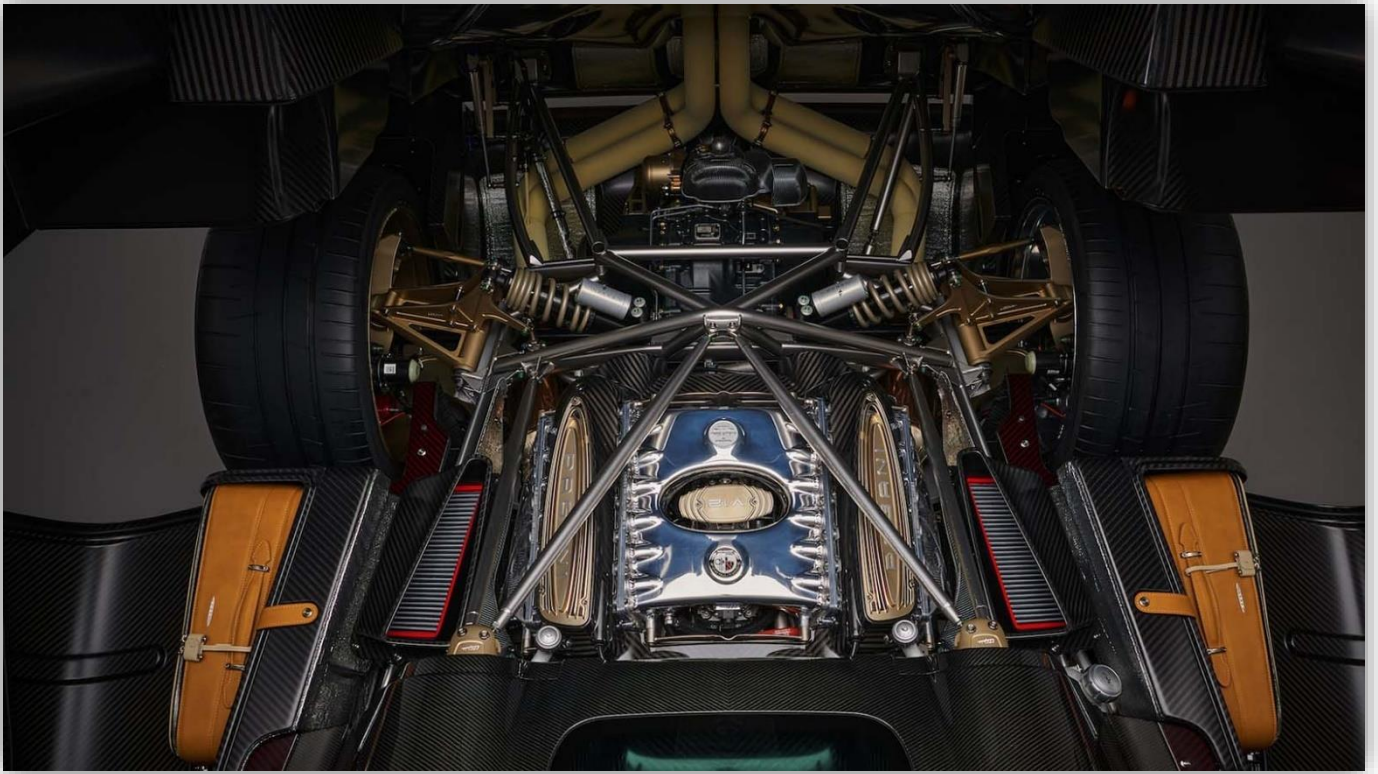


Pagani Utopia Roadster har en V12-motor på 864 hästkrafter och går att köpa med en manuell växellåda.

Pagani kommer kunna försätta använda sig av deras egenutvecklade V12:a fram till 2031. Efter det ser framtiden mer osäker ut.

– Vi gör allt vi kan för att behålla vår V12:a, säger Horacia, enligt The Drive.





LÄS MER:

- [Första bilderna: Pagani Utopia – galet skön hyperbil...](#)
- [Här slår Paganis hyperbil McLarens och Koenigseggs...](#)
- [Pagani Imola Roadster görs endast i 8 exemplar](#)
- [Får testa Paganis nya mästerverk: "Älskar bilen"](#)
- [Kraschade Pagani som ägts av F1-stjärna – värd 110 milj](#)
- [Pagani för 30 miljoner körs i vattenmassor i Dubai](#)



William Karlsson

6. Porsche tror fortfarande hårt på e-bränsle

Av Bobby Green 2024-08-29 kl 11:40

Vill skala upp produktionen.



I början av 2022 fick vi reda på att Porsche investerat 75 miljoner dollar i ett e-bränsle-företag. I slutet av samma år drogs tillverkningen igång. **Porsche** tror fortfarande att detta är en del av framtiden för förbränningsmotorn och vill nu skala upp produktionen. Innan har det använts till racing men man vill att det ska breddas, så att nya fossilbilar kan bli till även efter 2035 i Europa. Michael Steiner som är forsknings- och utvecklingschef hos Porsche säger följande:

– Sedan vi startade det här projektet har fler och fler människor – kunder och politiker – insett att man inte bara kan driva e-mobilitet. Det är huvudspåret, men vi måste tänka på den enorma, enorma befintliga flottan av bilar med förbränningsmotor, som fortfarande växer. Alla måste steg för steg ersätta nya bilar med batteridrivna elbilar, men vi måste vara försiktiga med hur vi kan ersätta all den fossila energi som vi tillför bilar, fartyg, flygplan och så vidare. Vi kunde, lite i taget, gallon för gallon, ersätta fossilt bränsle med e-bränsle genom att blanda en blandning. Nyckeln är hur många ton fossilt bränsle du ersätter, inte på vilket sätt. Vi skulle kunna börja som vi gjorde med biobränslen genom att blanda in det. Det viktiga är att minska användningen av fossila bränslen. Vi får mer och mer stöd. Det är fortfarande en lång väg att gå för att få det stora hjulet att snurra, men om man kan trycka på det – och vi vill verkligen trycka på det – i slutet av decenniet skulle det kunna finnas en betydande andel e-bränsle i användningen."

Andra biltillverkare som exempelvis Toyota, Mazda och Subaru undersöker också om e-bränslen är något som kan göra att förbränningsmotorn får leva vidare några år till.



Porsche inleder tillverkningen av syntetiskt bränsle I Chile



Nya förbränningsmotorer kommer tillåtas efter 2035 Om de går på e-bränsle



Mercedes: Elbilar är framtiden, inte e-bränslen All in el från 2025



Porsche investerar 75 miljoner dollar i e-bränsleföretag Syntetiskt bränsle ska börja tillverkas i år



Bobby Green



7. Efterfrågan på elbilar ökar

Posted by Kristofer Rask augusti 26, 2024

Volkswagen vill öka produktionen igen



Tidigare i år rapporterades det flitigt om hur Volkswagen skruvar ner på produktionen av elbilar vid sin fabrik i tyska Emden. Det efter att efterfrågan på elbilar inte motsvarat förväntningarna. Nu ser den dystra trenden ut att vända. Tyska tidningen Nordwest-Zeitung rapporterar om att fabrikschefen Uwe Schwartz vill höja produktionen inför nästa år.

Från och med nästa år kommer fabriken i Emden bara tillverka elbilar efter att Volkswagen Arteon fasas ut. Fabriken kommer då fokusera på Volkswagen ID.4 och nya Volkswagen ID.7.

Målet **enligt tidningen** är att bygga 140 000 elbilar vid fabriken i år. Till nästa år ska det skruvas upp med ytterligare 50 000 elbilar och en total produktion på 190 000 enheter. Enligt fabrikschef Schwartz innebär det två fulla skift vid fabriken.

Idag bygger Volkswagen 100 stycken ID.7 och 400 stycken ID.7 Tourer vid anläggning per dag. Produktionen av suven ID.4 ligger också på 400 fordon.

Det definitiva beskedet kring ökningen av produktionsvolymerna för nästa år kommer att sättas efter förhandlingar i denna veckan.



Kristofer Rask

8. Köpte 30 Fisker på ett bräde: ”Vi har sålt alla bilar vi kan”

Publicerad 2024-08-27 kl 15:21 (uppdaterad 2024-08-27 kl 9:47) Text Erik Söderholm

Bilhandlaren i Enköping som köpte ett 30-tal Fisker Ocean på ett bräde blev nedringd och nu är nästan alla bilar sålda. ”Vi har en väntelista”, säger han till Vi Bilägare.



Emin Dzonlagic är vd och delägare för bolaget bakom Bra Bilar i Enköping. ”Nu har vi en väntelista med Fiskerköpare”, säger hans kollega Nikolaj Kascelan.

Den krisande elbilstillverkaren Fisker **ansökte om rekonstruktion** tidigare i år. Strax därefter ansökte även **Fiskers svenska bolag om konkurs**.

I samband med det valde bilhandlaren Bra Bilar i Enköping att köpa upp ett 30-tal Fisker Ocean från konkursboet. Nu visar det sig att 28 av dem är sålda.

– De såldes inom tre–fyra dagar. Vi har sålt alla bilar vi kunnat sälja och vi behövde inte ens lägga upp någon av bilarna på Blocket. Jag satt i telefon nästan tolv timmar om dygnet, säger delägaren Nikolaj Kascelan till Vi Bilägare.

Vem köpte bilarna?

– Det var bara entusiaster som köpte, som visste exakt vad Fisker är. Fantastiska kunder. De har ringt från utlandet också och vi har en lista på folk som väntar på att vi ska köpa in fler. De verkar vara hur lättsålda som helst.

Det finns fortfarande nio bilar registrerade på bolaget?

– Allt är sålt, men alla är inte levererade. En av bilarna är heller inte registreringsbesiktigad i Sverige och en annan av bilarna hade en skada och har inte kunnat säljas.

Enligt Nikolaj Kascelan är det en stor risk att köpa bilarna och det finns inte alltid någon enkel lösning om ett fel uppstår – något som kunderna enligt honom känt till.

– Det är vi väldigt transparenta med.



Fisker Ocean har haft en hel del mjukvarubuggar, men intresset för märket har trots det varit stort – även efter beskedet om rekonstruktionen?

Vad gör kunderna om de får problem med bilarna nu när Fisker är i rekonstruktion?

– Vi har inget vi kan göra med bilarna över huvud taget, det finns ingen hjälp att få utom några ”tips och tricks” på vanligt förekommande fel. De flesta mjukvarufel går att lösa genom att nollställa bilen. Vi hjälper till så gott vi kan och kunderna är medvetna om risken. Men vi kan inte frånskriva oss konsumentköplagen.

Är du orolig att det blir en ekonomisk smäll för bolaget med de här bilarna?

– Nej, inte med de här kunderna. Det är entusiaster ut i fingerspetsarna.

Mer från Vi Bilägare:



Jesper säljer sin Fisker – nu sneglar han på en ny Ocean



Erik Söderholm

9. Hopp för ägare: Fisker undviker total konkurs

Av William Karlsson 29 augusti 2024 kl 04:50

Elbilsföretaget Fisker överlever med minsta möjliga marginal – ett tag till. Bolaget undviker total likvidation i en Chapter 7-konkurs. Det ger visst hopp till hårt prövade Fisker-ägare. – Ägarna känner starkt att Fisker är skyldiga dem att se till så deras bilar är säkra, säger Daniel Shamah, advokat för Fisker Owners Association, enligt Carscoops.



Fisker gick i konkurs under början av sommaren, men nu slår en domstol fast att företaget kan undvika Chapter 7-likvidation och i stället förbli i Chapter 11-konkurs. Detta gör att Fisker inte tvingas likvidera sin fasta egendom utan i stället fortsätta omorganisera sina tillgångar och skulder.

Fiskers ledningsgrupp kommer därmed att vara ansvarig under tiden som Fisker avvecklas. Samtidigt kommer företaget troligtvis att genomföra återkallelser och kunna ge uppdateringar till mjukvaran i elbilarna. Ägarföreningen Fiskers Owner Association kommer ha en röst i försäljningen av Fiskers immateriella rättigheter, som dess design och datakoder. Det kan göra det möjligt för ägarna att få tillgång till företagets molnprogramvara som kommer gå att använda till framtida uppdateringar.

– Ägarna känner starkt att Fisker är skyldiga dem att se till så deras bilar är säkra och funktionsdugliga och det bästa sättet att uppnå detta är genom en chapter 11-process, säger Daniel Shamah, advokat för Fisker Owners Association, [enligt Carscoops](#).



Fisker Ocean.

LÄS MER:

- [Fiskers konkurs växer – fler bolag drabbas](#)
- [Slutet: Elbilmärket Fisker i konkurs inatt](#)
- [Henrik Fisker efter konkursen: Så ska elbilar bli bättre](#)
- [Extrema värdetappet på Fiskers elbil: 763 kr / mil](#)
- [Fiskers bakslag: Måste återkalla 11 201 bilar](#)
- [Fritt fall för Fisker – kan räddas av Nissan](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

10. Jätteras för Polestars aktie efter vd-bytet

Av Maths Nilsson 28 augusti 2024 kl 17:26

Sparkningen av Polestars vd Thomas Ingenlath, 60, fick aktien att rasa 17 procent. Nu handlas Polestar under en dollar igen och riskerar uteslutning från börsen. Marknaden tycks tvivla på nya vd:n Michael Lohscheller, 55, som kommer från korta perioder som vd för krisbolagen Vinfast och Nikola.



Under onsdagen kom beskedet att Polestars vd sedan sju år tillbaka byts ut. Enligt Ekot i Sveriges Radio fick Thomas Ingenlath, 60, sparken från bilmärket han byggt upp från noll och intet. Beskedet fick aktien att rasa med 17 procent på Nasdaqbörsen. Dagen innan steg kursen med 10 procent.

Polestars aktie är nu tillbaka under en dollar, en skamgräns som gör att bolaget riskerar uteslutning från Nasdaq. Nye vd:n Michael Lohscheller har under de senaste åren varit vd för de kraftigt ifrågasatta elbilsbolagen Vinfast och Nikola. Hos Vinfast var tysken bara chef i fyra månader. Lohscheller lämnade sedan skandalomsusade Nikola efter bara ett drygt år, med hänvisning till hälsoproblem i familjen.

Michael Lohscheller kommer från korta anställningar som vd hos ifrågasatta elbilsbolagen Vinfast och Nikola. Bild: Polestar

– Jag är hedrad över att få ansluta till Polestar vid en så spännande tidpunkt i företagets historia. Polestar har redan idag etablerat sig som ett av de mest åtråvärda och innovativa varumärkena inom elbilssegmentet och jag ser fram emot att bygga vidare på den starka grunden och fortsätta att accelerera vår utveckling, säger Lohscheller som har klarat 120 maratonlopp.



Michael Lohscheller kommer från korta anställningar som vd hos ifrågasatta elbilsbolagen Vinfast och Nikola.

LÄS MER:

- [Polestars vd byts ut – ersätts av maratonlöpare](#)
- [Jättesmäll för Polestar – Hertz pausar 45 000 bilar](#)
- [Jätteras för Polestar: ”Vi letar extern finansiering”](#)
- [Här får Polestar ringa i börsklockan på Nasdaq: ”En...](#)
- [Polestars vd om kaoset – aktien stiger kraftigt](#)
- [Polestars tapp: 43 miljarder kronor försvann på fyra dagar](#)



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



11. Polestar förlorar 190 000 kronor per bil

Uppdaterad 30 aug. 2024

Publicerad 30 augusti 2024

Polestar kämpar med stora förluster och en hård marknad. Nya siffror visar på utmaningar som kan påverka framtidens elbilstillverkning.



Stor förlust för Polestar. Den tidigare pionjären inom elbilar redovisar stor förlust. Strafftullar och mättad marknad är bara delar av orsaken.

Polestar rapporterar ännu en stor förlust. Den här gången handlar det om 2,7 miljarder kronor under andra kvartalet.

Det motsvarar cirka 190 000 kronor per bil i förlust.

Företaget står inför en hård konkurrens, höga kostnader och en väldigt märkbar avmattning i efterfrågan skriver **Automotive News Europe**.

Kraftigt minskade intäkter och ökad konkurrens

Intäkterna föll med 17 procent till 6,5 miljarder kronor. Anledningen? Lägre försäljningsvolymerna globalt och högre rabatter.

Polestar, som tidigare ledde utvecklingen inom elbilar, tampas nu med ökad konkurrens, särskilt från kinesiska aktörer. Det har pressat företaget allt för mycket.

Fallande efterfrågan och nya utmaningar

Efterfrågan på elbilar har börjat minska. Hög inflation och borttagna subventioner på viktiga marknader har satt sina spår. Det har lett till att Polestar och andra biltillverkare tvingats sänka priserna för att locka köpare.

Sedan Polestar blev ett självständigt bolag har deras aktiekurs sjunkit med över 90 procent. Ouch.



Ny ledare in och nya bilar på gång. Kommer det rädda företaget?

Ny vd och framtidstro

Biltillverkaren har nu rekryterat **Michael Lohscheller**, tidigare vd för Opel, för att vända trenden. Han tar över från **Thomas Ingenlath** i oktober.

Under andra kvartalet levererade Polestar 13 150 bilar, en ökning med 83 procent från första kvartalet. Trots ökningen är det färre än samma period förra året.

Företaget är dock hoppfullt inför resten av året. Biltillverkaren räknar med starkare försäljning, särskilt under årets sista månader.

De nya premium-suvarna, Polestar 3 och Polestar 4, förväntas driva på försäljningen. Målet är att nå över 155 000 sålda bilar år 2025.

Produktion i USA för att undvika tullar

För att undvika tullar på kinesisktillverkade bilar har Polestar börjat **producera Polestar 3 i USA**. Den nya modellen, som kostar 817 000 kronor, har tidigare försenats på grund av mjukvaruproblem. Nu byggs den i Volvos fabrik i South Carolina och ska säljas i både USA och Europa.

Produktionen i Kina fortsätter också, där modellen tillverkas sedan februari.



Polestar 3: Nu i produktion i USA för Europa

Polestar startar produktionen av sin lyxiga suv Polestar 3 i USA – ett stort steg i företagets globala expansion. Den svenska elbilstillverkaren Polestar



Åsa Wallenrud

CARSOME**12. Ikoner från 1930-talet – Tatra T87**

10/05/2018

Du undrar säkert vad en Tatra är och varför den är i fokus för den här upplagan av Icons-serien. Men en titt på T87:s form och du kan få en uppfattning om varför.



Även om det är mestadels okänt, rankas Tatra bland en av de äldsta biltillverkarna i världen, med sin historia som börjar så långt tillbaka som 1897. Det var i Koprivnice i Mähren (idag känt som Tjeckien) som företaget startades av Hans Ledwinka 1930.



FILM: <https://youtu.be/Q8qVBaSTpmQ?t=65>



Genom samarbete med olika figurer, bland annat Paul Jaray, som arbetade på Luftschiffbau Zeppelin och hade erfarenhet av aerodynamisk design av luftskepp, var T87 faktiskt efterföljaren till T77.



Flygplansliknande motor

Upphovsman: Hemmings Daily

Motorn är i grunden en liten flygmotor. På 1930-talet började Ledwinka arbeta med sin son Erich Ubelacker för att bygga Tatra-sedaner med luftkylda, bakmonterade V8-motorer. T87 drivs av en 2,9-liters luftkyld V8 med överliggande kamaxlar som ger 85 hk, vilket är mekaniskt likt flygplanet och Zeppelin-motorn.



För att förverkliga Paul Jarays idé (den ungerske konstruktören av Graf Zeppelin för att konstruera Type T77) behövdes en bakmotor som Ledwinka gillade eftersom den gav en ovanlig och tyst främre interiör, utan karrdanaxeln mellan den främre motorn och bakhjulen. Lågt golv, med större benutrymme, mindre kraftförluster och högre effektivitet. Den tidiga 850cc Tatra med bakmotor hade en stor likhet med de första prototyperna för KdF-Wagen, Volkswagen.

Drivlina

Som Jay Leno skrev på Popular Mechanics om 30-talets långmilade cruiser, kände han att hans "T87" var mekaniskt annorlunda än alla andra bilar han någonsin ägt. Ett styvt rörformigt chassi, två kronhjulsväxlar (en på varje bakaxel som svänger runt ett par differentiella cylindriska kugghjul). För att utjämna viktfordelningen har två reservdäck placerats i fronten. Dessutom, eftersom motorn och växellådan sitter bak, är 87:an fortfarande tung i bakänden och har en tendens att snurra lätt."

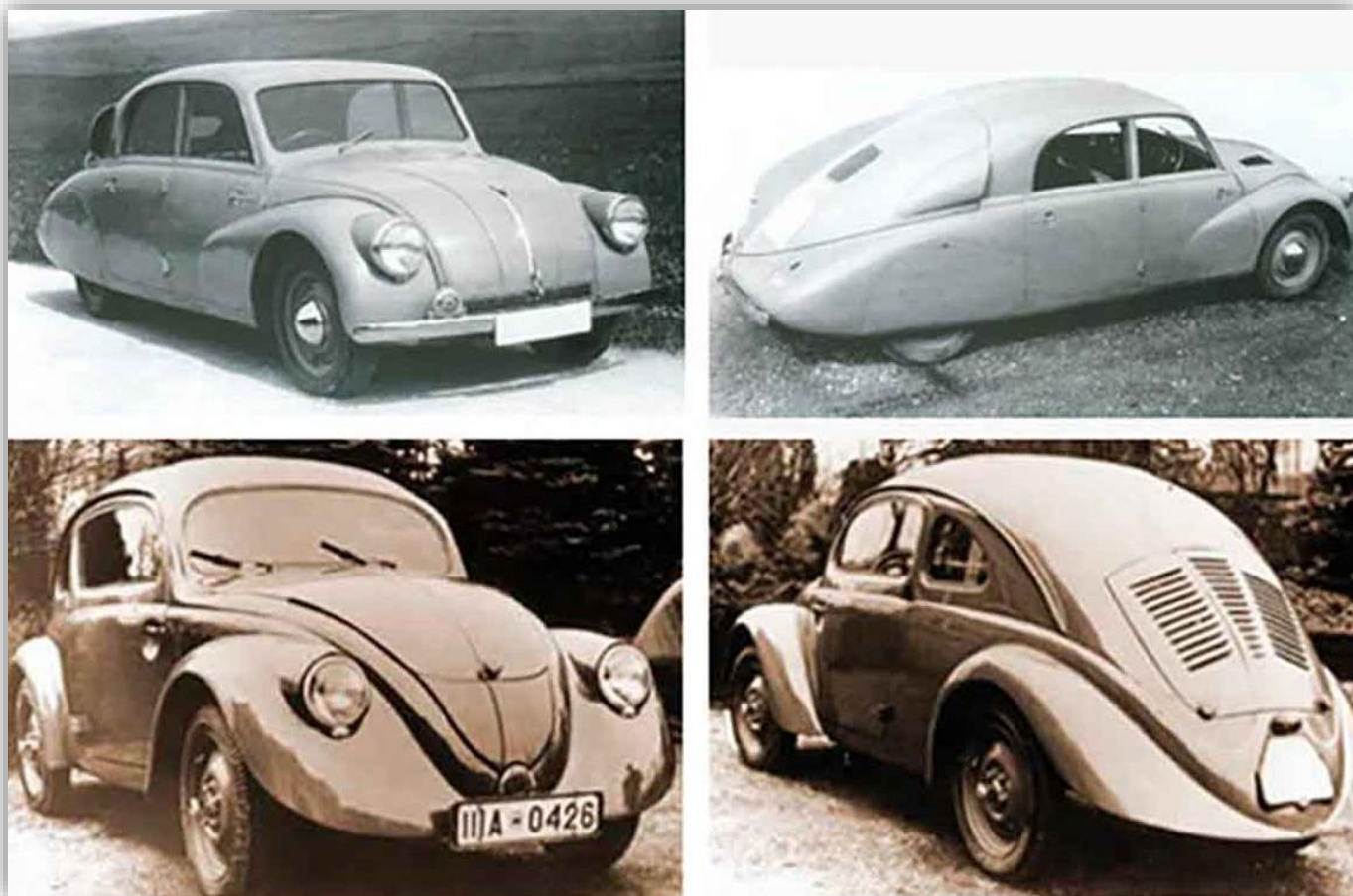


Se Jay Leno ta en tur i sin Tatra T87 från 1938

FILM: <https://youtu.be/yPVUS1ZSiV0>



FILM: <https://youtu.be/IXuw0DGX4HY>



På grund av det enorma trycket från Hitler att utveckla KdF-Wagen på kort tid och med en budget, var det tydligt att den ursprungliga VW Beetle var starkt inspirerad av Tatra, med hjälp av flera av dess patent. Strax före andra världskriget hade företaget många rättsliga krav mot VW. Men innan Ferdinand Porsche hann färdigställa en uppgörelse invaderade Hitler Tjeckoslovakien och tog kontroll över Tatrafabriken.



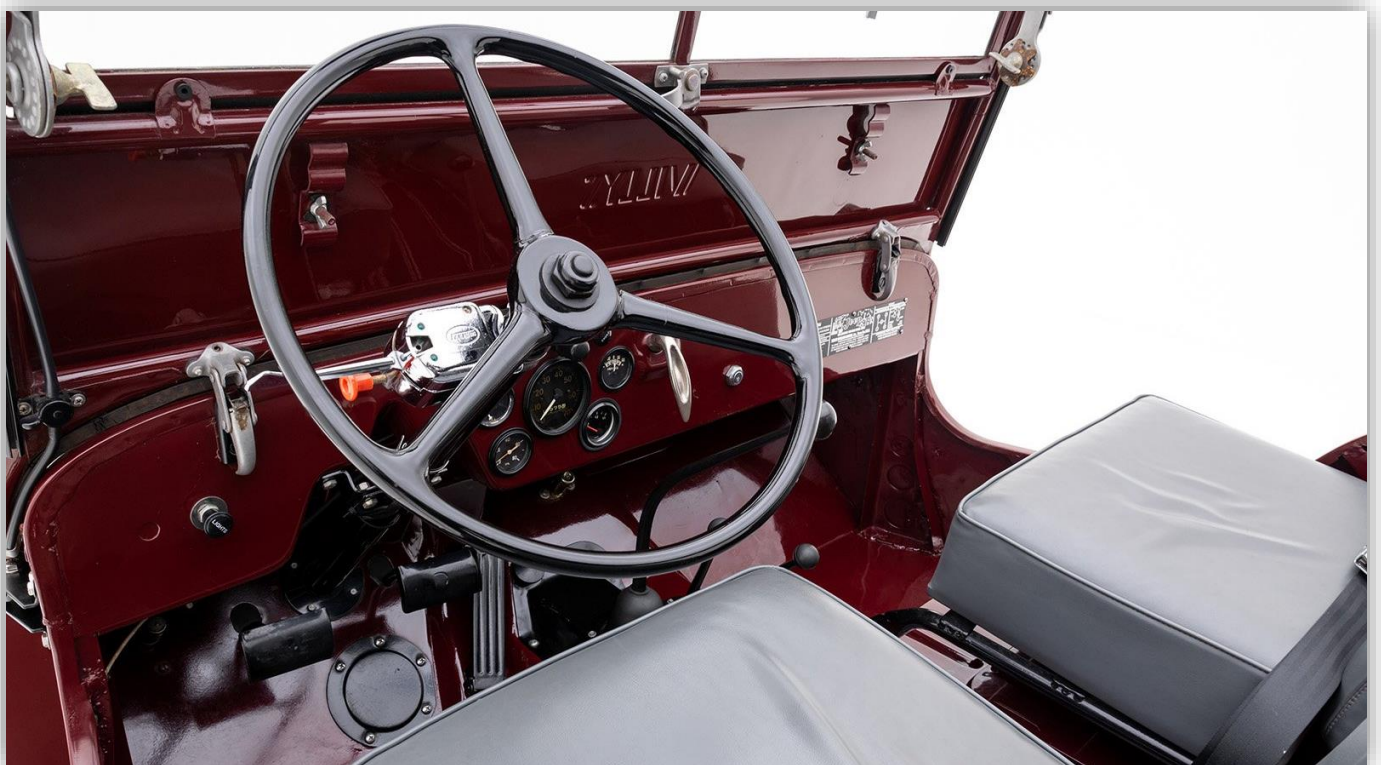
*Hans Ledwinka tillsammans med Tatra T87
som han designade och konstruerade.*

Under den sovjetiska ockupationen av Tjeckoslovakien fängslades Hans Ledwinka i sex år och skickades senare tillbaka till Österrike. Mitt i detta utvecklades Ferdinand Porsches förkrigstida KdF-Wagen till Volkswagen Typ 1 som är Bubblan som vi känner den idag.

13. Willys CJ-2A Jeep 1947



Jeepen, som initierades under slutet av 1930-talet för att uppfylla ett nytt krav utfärdat av Pennsylvanias nationalgarde på en lätt och snabb terränggående spaningsbil, var en produkt av intensiv utveckling som involverade flera biltillverkare och deras främsta ingenjörer. Efter det banbrytande inledande arbetet av American Bantam valdes Willys-Overlands design, med massproduktion kompletterad med Ford Motor Company och lilla American Bantam som stängdes ute och degraderades till att tillverka annan krigsmateriel.

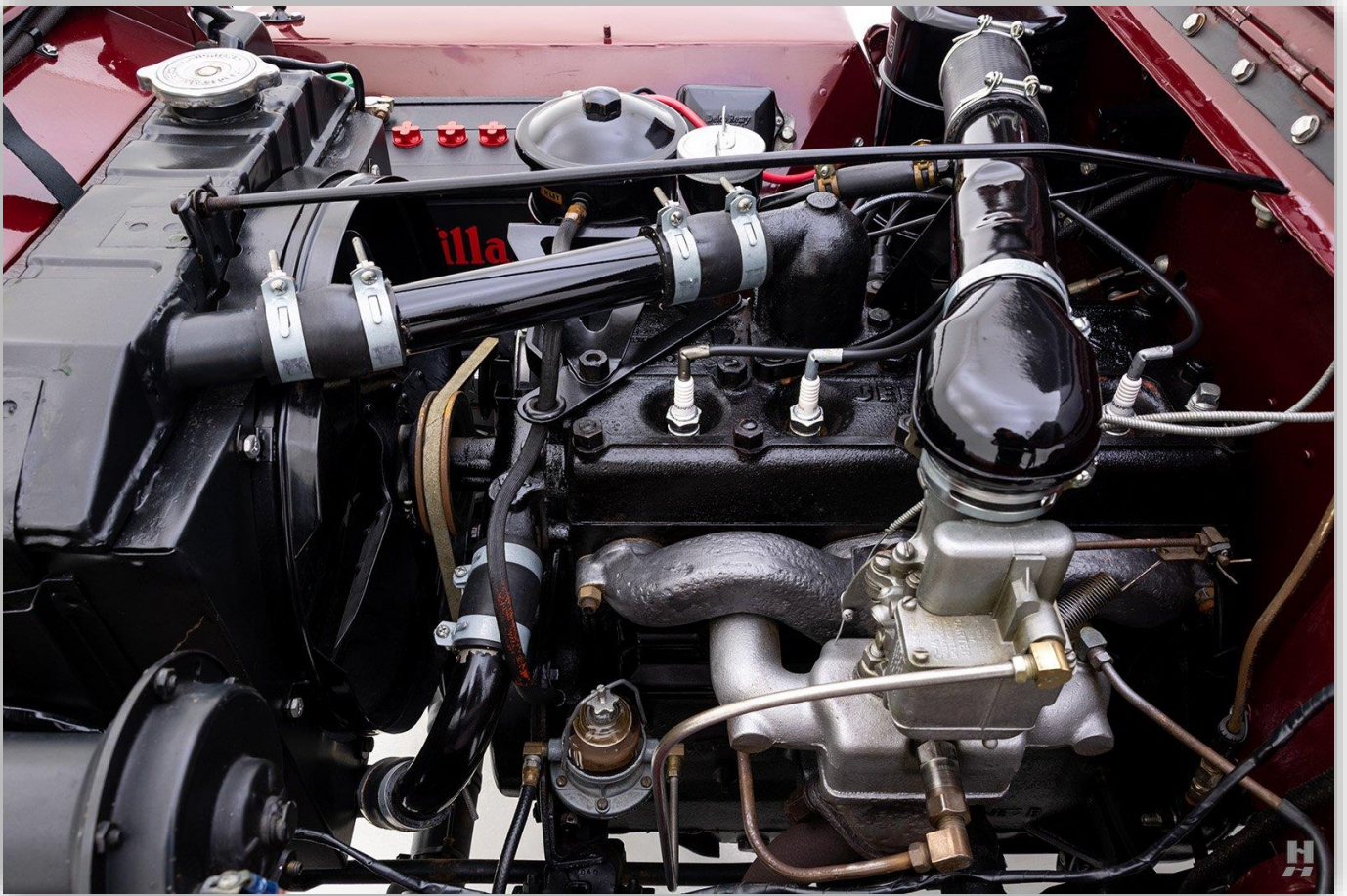




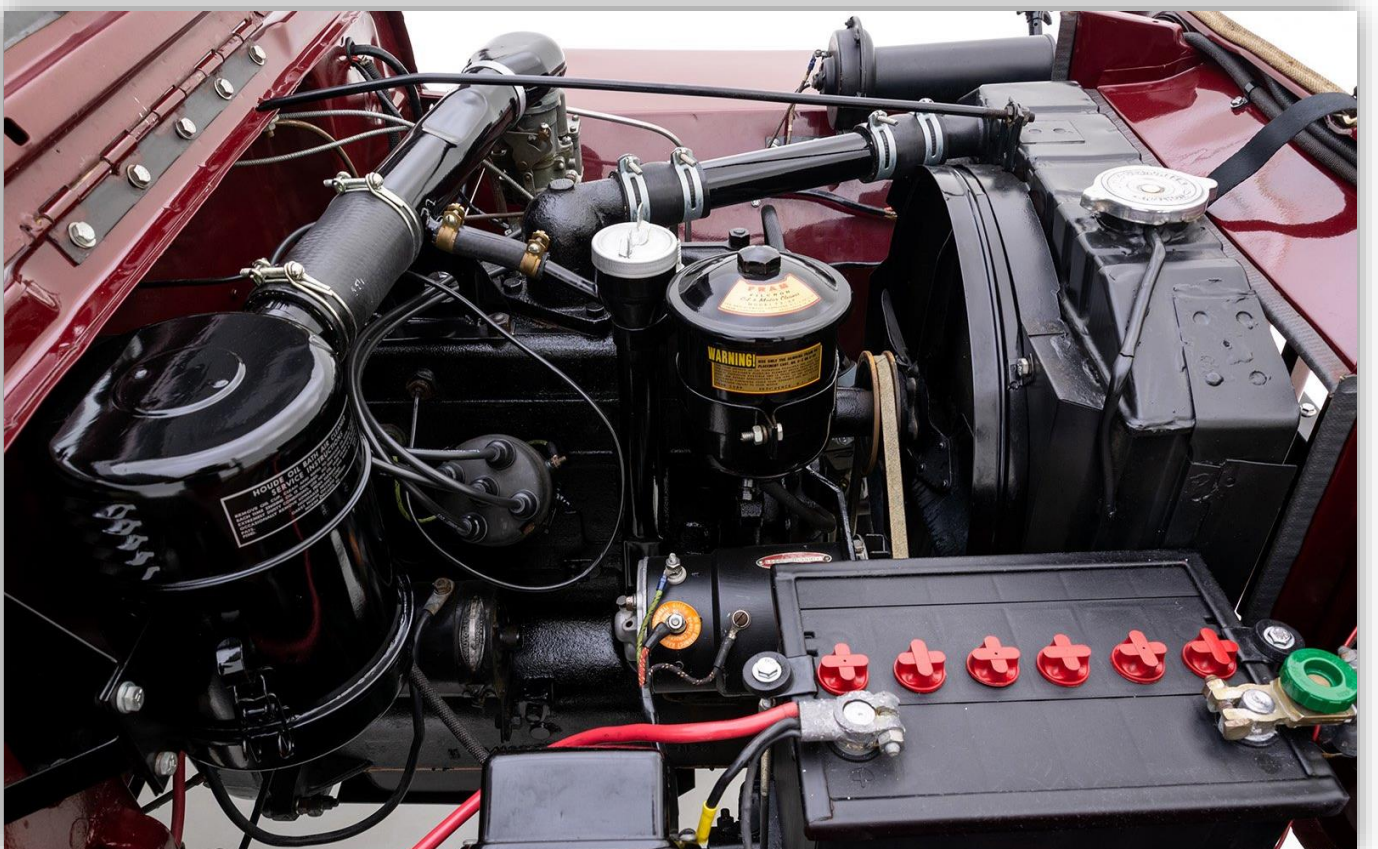
Tidiga modeller tilldelades USA:s allierade och utvecklingen fortsatte obevekligt till de definitiva GPW (General Purpose Willys) och Ford MB, med deras slutliga "Jeep"-namn som en sammandragning av "GP"-beteckningen för de Willys-byggda fordonen. Jeepen hade en robust ram med fyrhjulsdraft och en förenklad kaross av stålplåt och drevs av Willys fyrcylindriga motor "Go-Devil", en produkt av den legendariske Willys-ingenjören "Barney" Roos och en effekt på 61 hästkrafter.

Ytterligare förbättringar av Roos följde på demontering av hårt använda testmulor där varje mutter, bult, del och komponent hänsynslöst analyserades med avseende på styrka, hållbarhet och lätthet, eller eliminerades. De resulterande jeeparna uppfyllde och överträffade alla möjliga förväntningar och användes i praktiskt taget alla krigsskådeplatser under andra världskriget, och tjänstgjorde i så olika roller som personaltransport, spaning/spaning, kommunikation, kurir/budbärare, medicinsk evakuering och till och med snabba och dödliga mobila kanonplattformar.

Strax efter att ha gått in i militärtjänst och blivit en stapelvara i de amerikanska styrkorna och de flesta allierade arméer under FDR:s Lend-Lease-program, visade sig den allestädes närvarande jeepen vara mycket mer kapabel och anpassningsbar än vad det ursprungliga konceptet antydde. Enligt myndigheterna tillverkades över 644 000 jeepar under andra världskriget. År 1943 ledde den militära jeepens lysande krigsmeriter till att man övervägde en civil version efter kriget. Företagets ordförande och huvudaktieägare Ward Canaday anlätade den välkände konstnären I.B. Hazelton för att producera en serie med 24 målningar som skildrade jeepen i ett brett spektrum av användningsområden, allt från slagfältet till jobb i fredstid, inklusive snöplogning, brandbekämpning och jordbruksarbete. Willys annonser med Hazeltons målningar visade sig snart vara så populära att *Life Magazine* publicerade en artikel om dem. Willys åtnjöt till och med omfattande gratis reklam i pressmeddelanden som visade jeepar utomlands med amerikanska soldater som hjälpte till i övergången till återuppbyggnad i fredstid.



Den 31 juli 1945 upphörde det statliga kontraktet för Jeep-tillverkning, och Willys-Overland var nu den enda Jeep-tillverkaren. Efter att ha ersatt Joe Frazer som chef för Willys-Overland 1943 övervakade den berömda bilindustrichefen "Cast Iron Charlie" Sorensen konceptionen, utvecklingen och produktionen av den nya civila Jeepen.





Willys satsade nu sin framtid helt på den civila jeepen eller CJ-2A, företagets första nya efterkrigsmodell. CJ-2A fick många detaljerade uppdateringar som syftade till att bibehålla Jeepens "go anywhere"-kapacitet samtidigt som den gav större användarvänlighet och trafiksäkerhet. Ett brett utbud av tillbehör som tillval inkluderade ett kraftuttag och kraftiga redskapsfästen för lantbruksbruk.

Med en underbar restaurering slutförd cirka 2003 är denna mycket autentiska och detaljerade Willys CJ-2A Jeep från 1947 ett utmärkt exempel på dessa robusta arbetshästar. Känt tidigare ägande inkluderar perioder i Pennsylvania och med en känd Floridiansk samlare, och restaureringen har varit exceptionellt välskött.

CJ-2A är smart färdig i rödbrun färg med affärsmässig grå klädsel och är snyggt accentuerad av krämfärgad "Willys"-stencilering och företagets "4 Wheel Drive"-tagline, som matchar Cream-stålfälgar som monterar terrängdäck av tidstypisk typ. Kraften levereras naturligtvis av den kända, Barney Roos-konstruerade "Go-Devil" L-head 134 CID 4-cylindriga motorn i kombination med en 3-växlad manuell växellåda och 4-hjulsdrivlina. Andra höjdpunkter är den fabriksmonterade mätaren för växelområde och ID-skyltar. Ett exempel från tidig produktion, denna CJ-2A inkluderar sådana önskvärda ytterligare funktioner som en nedfällbar delad vindruta och baksäte som tillval.

Den civila jeepen står som ett av de längsta och mest populära fordonen som någonsin tillverkats, och med sin underbara närvaro och presentation står denna Willys CJ-2A Jeep från 1947 som ett hörnstensfordon, värt att samla på eller att njuta av som en runabout på gården, gården eller stranden.



Roger Warolin