



*Alfa Romeo Montreal 1971*

- 1. Renault 17 omdesignad**
- 2. Provkörning av Mercedes GLS 450 d 4Matic**
- 3. Full självkörning till Tesla Cybertruck**
- 4. Volvos elbil med bensinmotor får extrem räckvidd**
- 5. Volvo Cars-aktierna**
- 6. Statligt miljardregn för batteritillverkning i Japan**
- 7. Akut kris i Northvolt**
- 8. Hemliga förhandlingar om gamla Saab-fabriken**
- 9. Mercedes elbil var före sin tid**
- 10. AMG GT Black Series**
- 11. Alfa Romeo Montreal**
- 12. Grattis Mercury Marauder!**
- 13. Austin A40 Futura**
- 14. DeSoto Firedome Coupe**



## 1. Renault 17 omdesignad med elektrisk drivlina

Posted by Kristofer Rask

september 5, 2024

Renault och den franska designen Ora Ito har plockat fram en gammal Renault 17 från 1970-talet och gjort en helt ny modern tolkning av linjerna. Då givetvis helt eldriven. Nu presenterar man retromoden Renault R17.





Trots sitt moderna utseende är alltså denna bilen baserad på originalbilens kaross med samma dörrar, rutor, och underrede. Bilen har dock breddats och fått nya detaljer i kolfiber. Bilen har symboliskt blivit 17 centimeter bredare.

Den lilla originalmotorn som bara levererade 90 hästkrafter har ersatts av en betydligt kraftfullare elektrisk drivlina. Nu med en total motoreffekt på 201 kW (270 hk). Precis som originalet är den framhjulsdreven.

I sitt originalutförande vägde bilen runt ett ton. Nu med den elektriska drivlinan och andra modifieringar klockar den in på 1,4 ton.

Originalet tillverkades i 92 000 exemplar mellan 1971 och 1979. Renault har inte avslöjat några produktionsplaner för nykomlingen.

Restomodern kommer visas upp på bilträffen Chantilly Arts & Elegant Richard Mille i mitten på september och motormässan Paris Motor Show i mitten av oktober.



FILM: [https://youtu.be/n\\_ATMdYJXfg](https://youtu.be/n_ATMdYJXfg)



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.](#)



## 2. Provkörning av Mercedes GLS 450 d 4Matic

Publicerad 5 sep 2024 kl 14.47

En minimal uppdatering ger oss anledning att provköras bjässen Mercedes GLS 450 d 4MATIC. Hur är S-klass på styltor, underbart kompetent eller mest en bil från en tid som flytt?



*Omgjord front med fyra liggande ribbor vars ytfinish kallas för "Silver Shadow".*

**Mercedes GLS** lanserades 2019 och är bilen som skulle ta **S-klass** ut i terrängen. Lyx och flärd med plats för sju och de praktiska dragen bevarade. Den upprätt stående bakluckan skickar sköna signaler om rymligt lastutrymme, eller hur? Men det syns tydligt på alla lackerade detaljer, de stora hjulen och den alltjämt putsade fasaden att terrängkörning – det känns som en utopi.

När pandemin så att säga slussades ut ur vårt medvetande och kriget i Ukraina tog dess plats, där någonstans tidsmässigt jobbade Mercedes med **uppdateringsarbetet för GLS**, med presentation i april 2023. När jag läser pressmaterialet handlar det om extremt små, snudd på omärkbara nyheter. Men låt oss börja med formatet.

### **Det här är nytt**

#### **Mildhybrid**

Lite lätt elektrifiering med 48-voltssystem ska hjälpa den nästan 2,8 ton tunga bilen med förbrukningen. I senaste laget kan tyckas, visst borde den haft det vid introduktionen 2019?

#### **Fronten**

Mercedes har slipat på kylarmaskeringens utseende – alltså grillen. Lite intressant och en skön passning till Rolls-Royce att de fyra liggande ribbornas ytfinish kallas för Silver Shadow.



*En smakfull kombination av ljusbrunt läder, träpaneler och aluminiumdetaljer.*

I registreringsbeviset för vår dieseldrivna GLS 450 d 4Matic är längden angiven till 524,3 centimeter, bredden till 203,0 centimeter och höjden till 189,2 centimeter. Det är med andra ord fortfarande en rejält stor bil, vilket ytterligare understryks av axelavståndet på 313,5 centimeter.

Numera är det inget ovanligt med en tjänstevikt på 2.784 kg som GLS stårar med. Med elbilarnas intåg hoppade tjänstevikten upp rejält och rent teoretiskt kan reglerna för det vanliga bilkörkortet med behörighet B bli ett bekymmer. Om bilen väger så mycket att totalvikten inte ryms inom 3,5 ton... Mercedes GLS 450 d 4Matic klarar viktgränsen, totalvikten är 3 300 kg och maxlasten blir 516 kg vilket är okej.

Rak sexcylindrig turbodiesel med mildhybridteknik, 367 hästar och 750 newtonmeter vridmoment. En stark och bruksanpassad motor med effektuttag vid lägre varvtal och brett register känns som en självklarhet. Dessutom kombinerat med Mercedes fina 9-växlade automatlåda och fyrhjulsdrift. Luftfjädring och enorma hjul, vår bil är extrautrustad med 22-tumsfälgar skodda med 285/45 R22 fram och 325/40 R22 bak.

På det svenska vägnätet framstår GLS som enorm. Normalt sett sitter jag alltid så lågt det går, i alla bilar. I ytterst få fall höjer jag stolen – och det sker nu. För att kunna överblicka motorhuven och bilens främre hörn bättre. Och det blir något av en kommandocentral.

Jag måste medge, jag trivs bättre än vad jag trodde jag skulle göra. Förarmiljön är mestadels städad och skönt luftig, inredningen knarrar inte heller som i andra GLS vi tidigare haft ute. I och med uppdateringen fick även GLS senaste generationen ratt från Mercedes, vilket innebär touchfunktioner. De fungerar helt okej, men det är lite väl mycket att hålla reda på. De blanka svarta ytorna i ratten blir en skarp kontrast till inredningen i övrigt, som i det här exemplaret är en vacker blandning av ljusbrunt läder, aluminiumdetaljer och träpaneler i vad som kallas "antracit öppenporig ek".



*Dieselsexa på tre liter, 367 hästkrafter och 750 newtonmeter.*

Inredningen andas en skönt lätt och lyxig känsla. Nu är jag inte riktigt målgruppen för den här typen av bil, men skulle jag ha en GLS skulle den se ut så här.

Körupplevelsen är mer "från en tid som flytt". På gott och ont. Det goda är funktionen av en stor och effektiv dieselspis med bra prestanda och räckvidd på runt 100 mil mellan tankningarna. Det skulle kunna ha varit 2014. Motorn hörs vid start och vid gaspådrag, men märks i övrigt inte. Kraften märks dock, utan att sticka ut. Accelerationen blir som mest frisk, men det är mer förmågan att hålla den stora bjässen effektiv på vägen som tilltalar.

På den punkten sticker den nioväxlade automatlådan ut positivt. Dels för att den växlar sömlöst och dels för att den alltid ligger i rätt växel. Med passagerare och last blir det lätt tre ton som är ute och åker, då krävs effektivitet.

Väguppträdandet stämmer inte till 100 procent. GLS är i grund och botten lätt understyrd, det är en stor pjäs att flytta runt på vilket märks. Jag noterar ännu en gång de enorma däckdimensionerna då bilen påverkas av vägens ojämnheter. Den borde gå rakt som ett skott i alla situationer, balanserat och avslappnat. Men den gör det inte. Inte ens på slät svensk motorväg. Synd.

En annan detalj är att karossen kränger en del även vid normal körning. Det finns lite för mycket karossrörelse plus att stötdämpningen inte direkt dämpar bort rörelsen. Enkelt uttryckt? GLS uppträder svampigt. Detta märks tydligt när man åker över ett farthinder, bilen gungar till en gång extra. Vissa ojämnheter märks knappt upp i bilen, de filtreras bort magiskt bra. Men så fort det handlar om hårdare kanter, broskarvar eller liknande slår det mer i bilen än vad det borde. Relativt hårt faktiskt. På den punkten når GLS inte alls upp till samma nivå som S-klass.



*Utrymme och komfort på en nivå som få andra biltillverkare når upp till.*

Kanske hade standarddimensionen, med fälgar som mäter i sammanhanget mer modesta 20 tum, varit ett smartare val. Jag jobbar mig igenom alla inställningar som bilen erbjuder, men utan att hitta en väg förbi beteendet. Detta ska man absolut inte acceptera i en bil som denna med prislapp som startar på 1 198 000 kronor.

Vad som däremot är svårslaget är sittkomforten, jag spenderar gärna en dag i den här stolen. Lägg till ett baksäte med utrymmen och komfort som få andra kommer i närheten av samt en vettig tredje rad. Plus det mesta i form av lyx man kan tänka sig, jag gillar verkligen att armstödet värms upp tillsammans med stolsvärmen (extrautrustning, ingår i värmekomfortpaket). Om GLS 450 d 4Matic hade gått rakt på vägen, om den hade varit bättre avfjädrad och stötdämpad då hade det här kunnat vara en bil man vill leva i, åka långt och länge med. Men den gör inte det och bilar som dessa – de ska vara 100-procentiga. Där brister det för GLS.



*Mjuka huvudkuddar gör resan i baksätet extra bekväm.*



### **Mercedes GLS 450 d 4Matic**

**Pris:** 1 198 000 kronor, säljs nu.

**Motor:** Diesel, mildhybrid 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 82,0/94,4, cylindervolym 2 989 cm<sup>3</sup>. Max effekt 367 hk (270 kW), max vridmoment 750 Nm. Elmotor, max effekt 20 hk (15 kW). Batteri 0,9 kWh. Laddeffekt i.u.

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdraft. 9-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Luftfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,5 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 275/55 R19.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 314, längd 521, bredd 196, höjd 182, spårvidd f/b 167/169. Markfrigång 22. Tjänstevikt 2 615, maxlast 685, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 90. Bagagevolym (VDA-liter) 355–2400 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 6,1 s, toppfart 250 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,79 l/mil. CO<sub>2</sub> 207 g/km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 30 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 19 583 kronor per år de första tre åren, därefter 7 963 kronor per år.



Mercedes-Benz



*Mercedes GLS kör iväg mot solnedgången.  
Det här är inte en bil för den miljö-medvetna och återhållsamma.*

## Rivaler:



### **BMW X7 xDrive40d**

Sjussitsig, 100 000 kronor billigare och 15 hästar svagare. Om det är dieselmotor du är ute efter, då är striden mellan Mercedes och BMW fortfarande stenhård.

Pris: 1 089 000 kronor.



### **Kia EV9**

Sjussitsig och eldriven. Lite kortare än GLS, men likvärdig accelerationsprestanda. Räckvidd på 31 mil en kall vinterdag i test, 51 enligt WLTP.

Pris: 807 900 kronor.



### 3. Full självkörning till Tesla Cybertruck den här månaden

Av Bobby Green

2024-09-06 kl 13:40

Och det kanske blir godkänt i Europa nästa år.



**FILM:** <https://youtu.be/qeyTYepJiaY>

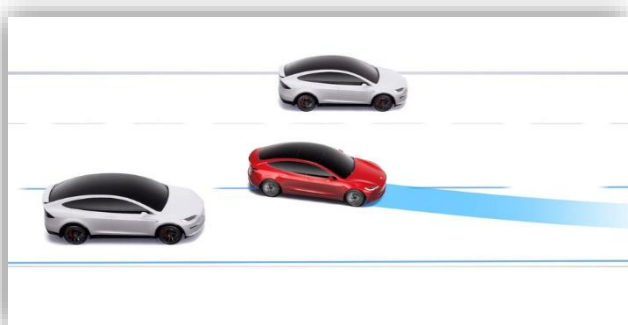
Tesla meddelar nu att funktionen FSD (Full Self Driving) kommer att bli tillgänglig till modellen Cybertruck den här månaden. Och i samma veva tror tillverkaren att tekniken kommer att bli godkänd och tillgänglig i Europa, och Kina, i början av nästa år. Cybertruck har hittills inte ens haft filhållningsassistent och många köpare har varit halvnöjda över detta, men snart blir det alltså ändring på detta. Det är FSD version 12.5.3 som kommer att rullas ut nu men en vassare version 13 sägs vara på väg och den kan släppas i oktober.



Bobby Green



**Självkörande Teslor ett steg närmare Europa**  
**Trafikverket har provkört i Tyskland**



**Nu kostar självkörande Autopilot 99 dollar i månaden**  
**Kostar fortfarande 12.000 dollar att köpa**



**Nu ska alla Tesla-köpare få testa full självkörning**  
**Elon verkar stolt**



**En tur med en självkörande Tesla**  
**Kör runt i Austin utan föraringrepp**

## 4. Volvos elbil med bensinmotor får extrem räckvidd

Av Maths Nilsson

8 september 2024 kl 08:16

Volvo överraskade många när de avslöjade sin nya satsning på en elbil med förbränningsmotor. Bilen sägs kombinera det bästa från elbilar och förbränningsbilar. Teknologin är mer avancerad än i en vanlig elbil. Volvos nya EREV-bil kan få en räckvidd på 150 mil när en Miller-motor laddar batterierna.

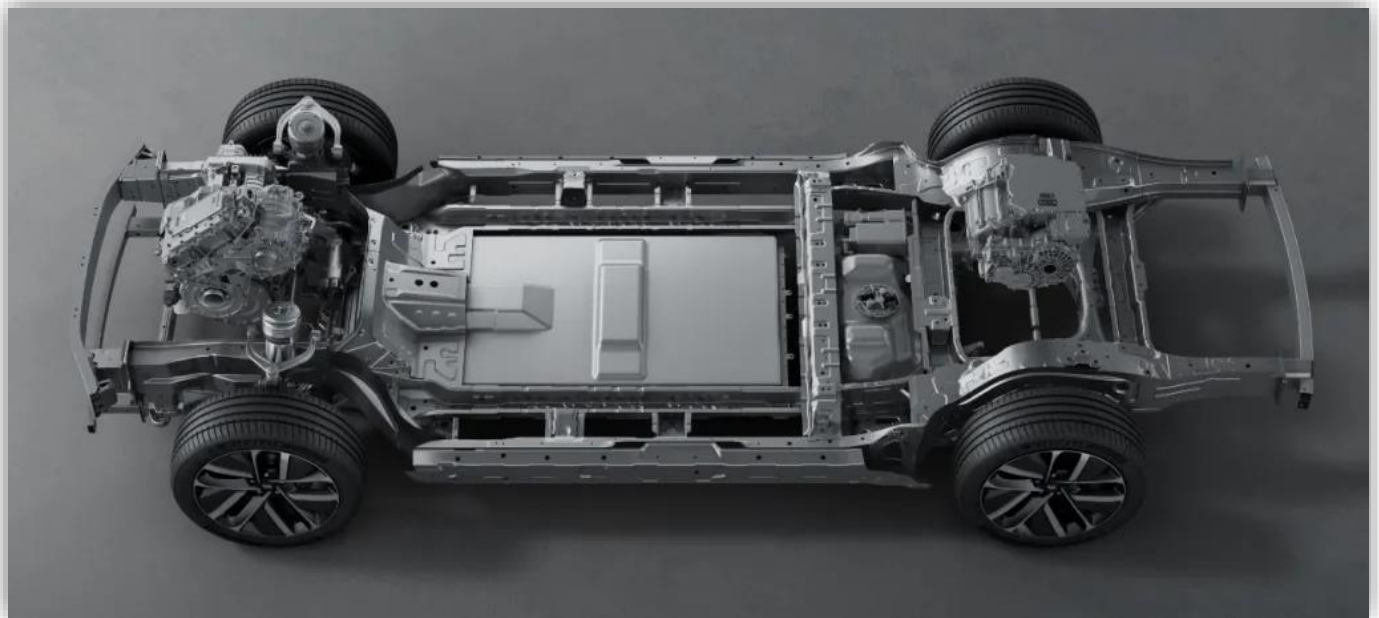


Volvo Cars hade kapitalmarknadsdag i torsdags i Göteborg. Och inför ett stort antal finansanalytiker valde märket att släppa en smärre bomb i sitt kommande modellprogram. Från att fram till i onsdags ha haft som mål att lägga ner förbränningsbilar svänger nu Volvo och satsar på utveckling av helt nya modeller med bensinmotorer.

En helt ny biltyp håller på att tas fram av Volvo, en EREV (Extended Range Electric Vehicle) som är en elbil där batteriet laddas med en förbränningsmotor. Bilen ska lanseras globalt. Nyheten släpptes inför auditoriet på World of Volvo av Erik Severinson, som är Volvo Cars produkt- och strategichef.

Volvo Cars produkt- och strategichef Erik Severinson avslöjade att tillverkaren ska släppa en EREV, en elbil med bensinmotor.

– Vi kommer också att erbjuda plug-in-hybrider med lång räckvidd, som i huvudsak är elbilar med förbränningsmotor som backup. Vi ser långdistans-laddhybrider som den perfekta bryggan till att bli helt elektriska, eftersom de är det bästa av två världar, säger Erik Severinson.



*En förbränningsmotor och generator framtill laddar batteriet i mitten som ger energi till elmotorerna. På bilden syns Li Autos EREV-drivlina.*

Den nya bilen ska kunna köras flera 10-tals mil på enbart el som laddas från elnätet. Och när det är dags för långresa kan bilen användas med motor även på platser där det finns brister i laddinfrastrukturen. Det är den här bilen Volvo tror mest på till 2030, förutom renodlade elbilar. Räckvidden i EREV-bilar är så lång som upp till 150 mil.

Så här ser tekniken ut under skalet hos en EREV-bil, detta är Li Auto L7 som blir en av Volvos främsta konkurrenter.

– Den ökade räckvidden gör det möjligt för våra kunder att köra majoriteten av sina dagliga pendlingar utan avgasutsläpp och till en lägre kostnad, samtidigt som du fortfarande har reservplanen för att täcka enstaka längre resor. De blir den primära typen av bil förutom helt elektriska som vi kommer erbjuda 2030, säger Erik Severinson.

Att Volvo som fram till häromdagen skulle lägga ner alla bensinmotorer 2030 nu omfattar en ny biltyper med förbränningsmotor förvånar. Men Volvo har identifierat den nya biltyper som det bästa av två världar.

– Det kommer att vara ett nödvändigt steg på resan mot vårt mål mot nettonollutsläpp av växthusgaser till 2040. De här långdistanshybriderna kommer hjälpa Volvo Cars globalt, men är kanske allra viktigast i Kina, där övergången till premium-elbilar tar längre tid, säger Severinson.

Redan nu har flera tillverkare släppt EREV-bilar i Kina, och även **Volvos systemmärke Zeekr utvecklar en EREV som kan komma redan nästa år**. Zeekr slutar därmed vara ett renodlat elbilmärke. Vad är då en EREV? Vi har gått igenom några av modellerna som redan kommit ut på marknaden och reder ut hur tekniken fungerar.

Förkortningen EREV står för Extended Range Electric Vehicle och syftar på en elbil som i första hand körs med el som drivmedel, men som också har en förbränningsmotor som driver en generator som kan ladda batteriet. Vanligen är det en bensinmotor. Motorn driver inte hjulen, utan endast generatorn som laddar batteriet. Bilen blir ofta ganska tung och totalt sett är drivtekniken mer avancerad än på en renodlad elbil. Redan för 10 år sedan såldes en EREV-bil i Sverige, nämligen BMW i3. Men den hade bara en räckvidd på 29 mil med el och bensin.



*Li Autos EREV-bil L9.*

De EREV-bilar som nu lanseras i Kina har blivit extremt populära är något helt annat och har toppmodern teknik. Bilarna har en kombinerad räckvidd på el och bensen på upp till 150 mil. Batterierna kan vara lika stora som i en elbil, upp till 65 kWh. Precis som en vanlig elbil kan en EREV snabbaddas på en laddstation.

Samtidigt är bränsletanken som driver motorn väldigt stor, i vissa bilar över 80 liter. Förbränningsmotorn är mer inriktad på bränsleekonomi än prestanda. Oftast körs motorerna enligt den så kallade Miller-cykeln, vilket ger optimal bränsleekonomi. Motorn har av vissa kallats femtaktsmotor, då en del av kompressionsfasen sker med öppen insugsventil.

En förbränningsmotor och generator framtill laddar batteriet i mitten som ger energi till elmotorerna. På bilden syns Li Autos EREV-drivlina.

I Kina har redan ett stort antal bilmodeller med EREV-teknologi lanserats. Ett av de största märkena på EREV är Li Auto som har flera olika EREV-SUV:ar. En av modellerna är Li L9 som har en kombinerad räckvidd på 140 mil och kan köras 28 mil på enbart el. Förbränningsmotorn och generatoren sitter framtill och bilen drivs av elmotorer. Prestandan är imponerande och bilen klarar 0-100 km/h på 5,3 sekunder. Även BYD:s lyxmärke Yangwang har släppt en EREV i Kina.

Det är bilar som dessa som Volvo Cars nu vill konkurrera med. Volvo har haft svårt att sälja elbilar i Kina, och tänker inte ge sig in i priskriget. Då blir EREV-bilarna en viktig satsning, men de är enligt Severinson även en global satsning. Sannolikt är de också mycket attraktiva i USA där skepsisen mot renodlade elbilar är stor i vissa läger. Exakt när Volvos bil kommer vill inte Erik Severinson bekräfta på en direkt fråga från Carup. Strategichefen är mycket hemlighetsfull om de exakta detaljerna.

– Vi ser ett stort intresse för den här biltypen, framförallt i Kina, det är enda ytterligare kommentaren jag kan ge, säger han till Carup.

**LÄS MER:**



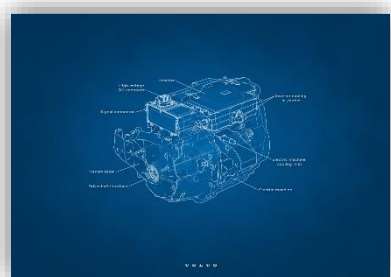
**Volvos bomb: Släpper elbil med bensinmotor**



**Volvo planerar ny hemlig modell: Skyddar namnet C60**



**Volvo höjer priset på Kinatillverkad elbil**



**Volvos jättesatsning – utvecklar egna elmotorer**



**Då kommer Volvos nya elbil: "En mycket snygg bil"**



**Volvo frånåkta på elbilar i Sverige – bara var 50:e...**

## 5. Goldman Sachs: "Sälj Volvo Cars" – rasar till ny bottennivå

Uppdaterad 06 september 2024 Publicerad 06 september 2024

**Biltillverkaren Volvo Cars faller till en ny bottennivå på Stockholmbörsen efter att storbanken Goldman Sachs återupprepat rådet "sälj Volvo Cars".**



*Tuffa tider för Volvo Cars.*

Banken tycker att Volvo Cars ([börskurs Volvo Cars](#)) intäktsutveckling är en risk och upprepar sitt säljråd baserat på de senaste dagarnas nyhetsflöde kring bolagets sänkta lönsamhetsprognos och skrotade elbils mål, [rapporterar Bloomberg](#).

### **"Bättre möjligheter på andra håll"**

"Vi fortsätter att se bättre möjligheter på andra håll och behåller säljrådet", skriver Goldman Sachs i en analys.

Bloombergs artikel tar också upp hur blankare cirklar kring den europeiska bilindustrin, med Volvo Cars och Porsche som de primära målen. Volvo Cars är den europeiska biltillverkare som är mest exponerad mot Kina och frågan om tullar på elbilar.

### **Utlånade aktier ökar kraftigt**

Båda bolagen har haft stora ökningar i andelen utlånade aktier – vanligtvis en indikation på korta positioner. För Volvo Cars är 22 procent av de aktier som handlas fritt på marknaden utlånade, för Porsche är siffran 16 procent.

"Blankandet som du har sett under de senaste sex månaderna är direkt relaterat till Kina. Det finns fortfarande en hel del osäkerhet om huruvida några av dessa tariffkostnader kommer att föras vidare", säger **Harry Martin**, analytiker på Bernstein, om Volvo Car [till Bloomberg](#).

“Jag tror inte att det är min uppgift att granska aktiemarknaden. Vi måste göra det vi tror är det strategiskt bästa långsiktiga för företaget. Jag är helt övertygad om att det också kommer att skapa värde för aktieägarna”, säger Volvo Cars finanschef **Johan Ekdahl** i en intervju.



Läs även: [Tungt fall för Volvo Cars på röd börsdag \(Dagens PS\)](#)



Läs även: [“Volvo Cars har det jättetufft” \(Dagens PS\)](#)



Daniel Jacobs

## 6. Statligt miljardregn för batteritillverkning i Japan

Av Carl Undéhn 6 sep 2024

Kinesiska företag dominerar idag världens tillverkning av elbilsbatterier. Men även på andra håll i Asien finns både erfarenhet och kunskap kring saken. Bland annat i Japan, där regeringen nu tillsammans med Toyota, Nissan, Panasonic och andra företag lanserar en gemensam satsning på batteritillverkning. Med det ska både landets produktionskapacitet öka med 50 procent från dagens 80 GWh till mellan 120 och 150 GWh år 2030. Utöver det innefattar initiativet också forskning och utveckling för att lansera batterier med bättre teknik.



Totalt handlar det om en investering på en miljard japanska yen, omkring 70 miljarder kronor, där staten står för en tredjedel av pengarna. Med det får bland annat Toyota stöd för sitt program med att lansera masstillverkning av solid state-batterier år 2028. Batterier med fast i stället för flytande elektrolyt ger elbilar med både längre räckvidd och snabbare laddning än idag. Ännu har ingen lyckats med storskalig tillverkning, men Toyota har forskat länge kring saken och anses ligga långt fram.

Även Nissan har ett eget projekt kring solid state-batterier, där de bland annat samarbetar med amerikanska NASA kring materialforskning. I den ny satsningen är det däremot utveckling av LFP-batterier hos Nissan som drar nytta av de statliga pengarna. LFP, eller litiumjärnfosfatceller, är billigare än dagens NMC-celler då de inte behöver vare sig nickel eller kobolt. På senare år har främst kinesiska utvecklare lyckats höja både energidensitet och laddeffekt hos LFP-celler, samt förbättrats deras prestanda vid kyliga temperaturer.



## 7. Akut kris i Northvolt: ”Inte långt till pengar är slut”

Av Maths Nilsson 6 september 2024 kl 16:45

Northvolt befinner sig i en allt mer akut kris, [enligt Dagens Industri](#). Bolaget uppges ha ansträngd likviditet och nu försöker ledningen rädda batterijätten från rekonstruktion. – Jag vet att de har det väldigt tufft med finansieringen, och att det inte är jättelångt kvar till pengarna tar slut, säger en källa till tidningen.



Krisen för batterijätten Northvolt har gått in i ett mer akut skede, om man ska tro affärstidningen Dagens Industri. Efter sommarens negativa händelser med BMW:s avbokade ordrar och nedläggning av fabriksprojektet i Borlänge har bolaget haft stora utmaningar med finansieringen.

Nu ska pengarna nästan vara slut hos Northvolt. Företaget är dock inte börsnoterat och få personer har insyn i den ekonomiska rapporteringen.

– Sedan slutet av sommaren har situationen blivit mer akut, [enligt DI:s källor](#).

### **Northvolts fabrik i Skellefteå.**

Inom någon vecka ska Northvolt presentera en ny strategiplan för att undvika rekonstruktion. Bolaget tog så sent som i januari in 50 miljarder kronor i olika banklån. Men enligt DI är det oklart hur stor del av pengarna som faktiskt har betalats ut till bolaget. Bland annat ska de inte ha uppfyllt lånevillor till Svensk Exportkredit som därmed inte betalat ut några pengar.

– En strategisk översyn pågår på Northvolt, vilket tillkännagavs i juli. Vi för en konstruktiv dialog med alla partners, investerare och intressenter när vi går mot dess slutförande. Vi kommenterar inte spekulationer och kommer att kommunicera resultatet av den strategiska översynen när beslut har fattats, uppger Matti Kataja, kommunikationschef på Northvolt.

**LÄS MER:**



**Så har Northvolt fått 88 miljarder av skattebetalare**



**Northvolts jättelån – tar in 13 miljarder kronor**



**Uppgifter: Northvolt får inte in 15 miljarder kr**



**Northvolts förlust per batteri: 31 miljoner kr**



**Northvolt sparkar toppcheferna i sitt USA-bolag**



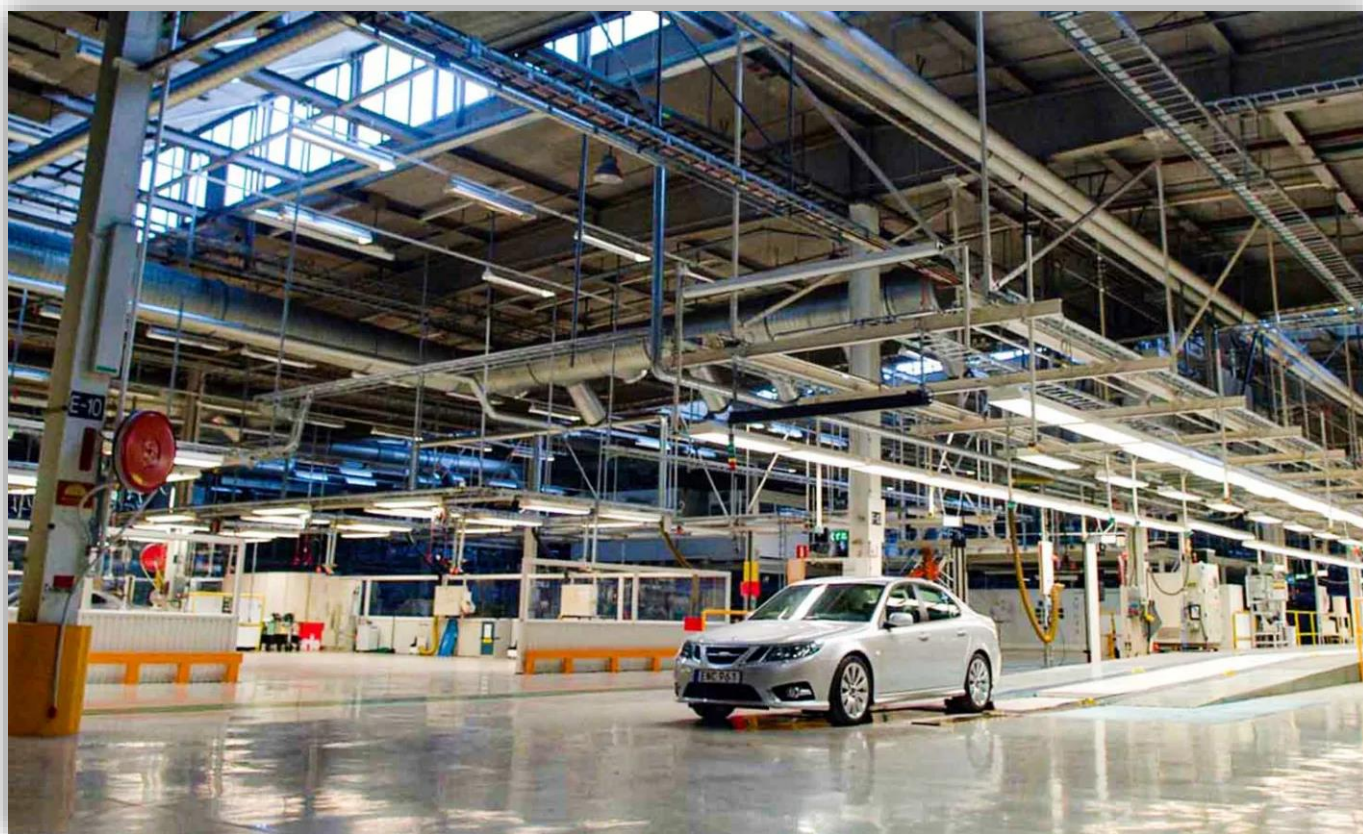
Maths Nilsson

## 8. Hemliga förhandlingar om gamla Saab-fabriken

Av Maths Nilsson

9 september 2024, 05:42

**Nytt hopp har tänts för större verksamheter i Saab-fabriken. Just nu pågår hemliga förhandlingar, uppger P4 Väst. Det ska handla om större avtal, enligt ägaren Svante Andersson, vd för Stenhaga Invest.**



Förhoppningarna om nya bilverksamheter i Saabs gamla fabrik i Trollhättan sprack snabbt när köparen av elbilen Nevs Emily GT visade sig vara oseriös och inte fullgjorde sina åtaganden mot Nevs som ägde rättigheterna till elbilen. Fabriken hade knappt ett år tidigare köpts upp av entreprenören Svante Andersson på Stenhaga Invest.

Men nu har nytt hopp tänts om större verksamheter i fabrikslokalerna som fram till konkursen 2011 användes för tillverkning av Saabs bilar. Sedan tidigare har ett antal nya hyresgäster flyttat in i lokalerna. Enligt P4 Väst pågår hemliga förhandlingar om större avtal. Det ska både handla om företag inom bilbranschen och andra aktörer.

– Om ungefär en månad kan man ha nått fram till en överenskommelse, säger Svante Andersson till P4 Väst.

Svante Andersson och Stenhaga Invest äger tidigare Saab-fabriken.

Förra veckan gick Ekot ut med uppgifter om att kinesiska biltillverkare är intresserade av att flytta verksamhet till Sverige för att undkomma EU:s nya strafftullar på kinesiska elbilar. Om det har något samband med nya verksamheter i Saabs gamla fabrik är dock oklart.



**LÄS MER:**

[Köpet av Saab-fabriken helt klart: "Känns jättebra"](#)

[Ägaren av Saab-fabriken: "Positivt att något händer"](#)

[Volvo blir första hyresgästen i Saab-fabriken](#)

[Hoppet lever för Nevs Emily GT: "Absolut inte nedlagt"](#)

[Svensk miljardär köper Saab-fabriken i Trollhättan](#)

[Nye ägaren avslöjar: "Saab-fabriken kan tillverka..."](#)



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



## 9. Mercedes elbil var före sin tid – men den kom aldrig så långt

Posted by Kristofer Rask

september 8, 2024

På Paris Motor Show 2012 var det fullt fokus på något helt nytt, nämligen elbilar. Från Mercedes visades det upp tre helt eldrivna modeller. Här fanns Brabus Electric Drive och B-Klass Electric Drive Concept.



**FILM:** <https://youtu.be/5gFGX43vubM>

Det som väckte mest uppmärksamhet, och som skulle visa allmänheten att elbilar inte var tråkiga surrande symaskiner var Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric. Konceptet innehöll helt ny innovativ teknik och dessutom en riktig snygg design.

SLS AMG Coupé Electric var utrustad med fyra elmotorer som tillsammans producerade 552 kW (751 hk) och ett vridmoment på 1000 Nm. När den väl gick i serieproduktion två år senare var den världens snabbaste elbil, men endast nio exemplar tillverkades.

Ombord fanns ett batteri på 60 kWh vilket räckte till 250 kilometer i räckvidd om man mätte under väldigt gynnsamma förhållanden. Under bankörning i högre hastigheter klarade bilen dock inte ens två varv runt Nürburgring. Och när man väl behövde ladda upp bilen fanns ingen snabbladdning. Istället fick man snällt sitta och vänta i några timmar och ladda på med 22 kW AC-laddning.



Så räckvidden och laddningen var väl inte direkt något som imponerade. Däremot imponerade bilens köregenskaper. Den klarade 0 till 100 km/h på 3,9 sekunder och hade en toppfart på 250 km/h. Genom de fyra individuella elmotorerna och det aktiva AMG Torque Dynamics-systemet kunde SLS AMG Coupé Electric Drive fördela kraften mellan de fyra hjulen med en aldrig tidigare sedd precision.

### **Top Gear testade bilen**

Kraftfördelningen mellan hjulen var något som särskilt imponerade på Jeremy Clarkson från Top Gear. Bilen kunde pressas genom snäva kurvor i höga farter helt olikt något annat han upplevt.

– Det här känns inte som något annat jag har kört förut. Det här känns ryckigt och nervöst. Det känns som ett fullblod. Det känns briljant, sa Jeremy under en jämförelse mellan den innovativa elbilen och dess V8-utrustade syskon.

Den enorma kraften i kombination med den helt tysta driften var något som Jeremy Clarkson aldrig tidigare upplevt. Han oroade sig för hur man skulle kunna lyckas hålla sig vaken när det är så tyst i bilen, tills han upptäckte en grej:

– Det finns ett annat sätt att hålla sig vaken i den här bilen. Du sätter den i sport-plus-läge och sätter ner foten. Herrejösses, utbrast Jeremy när bilen bara drog iväg.

Kolla in när TopGear provkör eldrivna SLS AMG och jämför den med den bensindrivna V8:an i videon nedanför:

Jeremy visade hur den elektriska driften kan ge betydligt bättre väghållning och en snabbare körupplevelse än vad dess motsvarighet med bensindrifft någonsin kommer att kunna göra. Men samtidigt var han när det kom till det praktiska inte riktigt helt övertygad. Räckvidden var så där, laddning var mycket långsam och priset absurt. Bilen kostade tio miljoner kronor, tre gånger så mycket som det bensindrivna V8-syskonet.



– Men när det inte finns något val, när oljan har tagit slut, visar den här bilen oss åtminstone att hastighetsmaskinerna kommer att leva vidare, avslutade Jeremy.

Utvecklingen när det kommer tillräckvidd, snabbladdning och pris har tagit några betydande skutt de senaste åren. Men den där SLS AMG Coupé-designen går inte av för hackor...

### **Så klarade den varvet**

Även om SLS AMG Coupé Electric Drive inte klarar två varv på Nürburgringbanan, så klarade den i alla fall ett. Den var den första serietillverkade elbilen som klarade varvet under åtta minuter, det med tiden 7:56:234. En tid som både [Tesla Model S](#), [Porsche Taycan](#) och [Rimac Nevera](#) slagit sedan dess.



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.](#)



## 10. Mercedes-AMG GT Black Series är en Batmobile med 730 hk

Av redaktören @bytbil.com 2024-09-05

Text Simon Hallsenslev

Om Batman saknade en söndagsbil skulle han inte tveka en sekund på att köpa denna veckans fynd på Bytbil. Den är något av det galnaste som någonsin har rullat ut från AMG-huvudkontoret i Affalterbach.



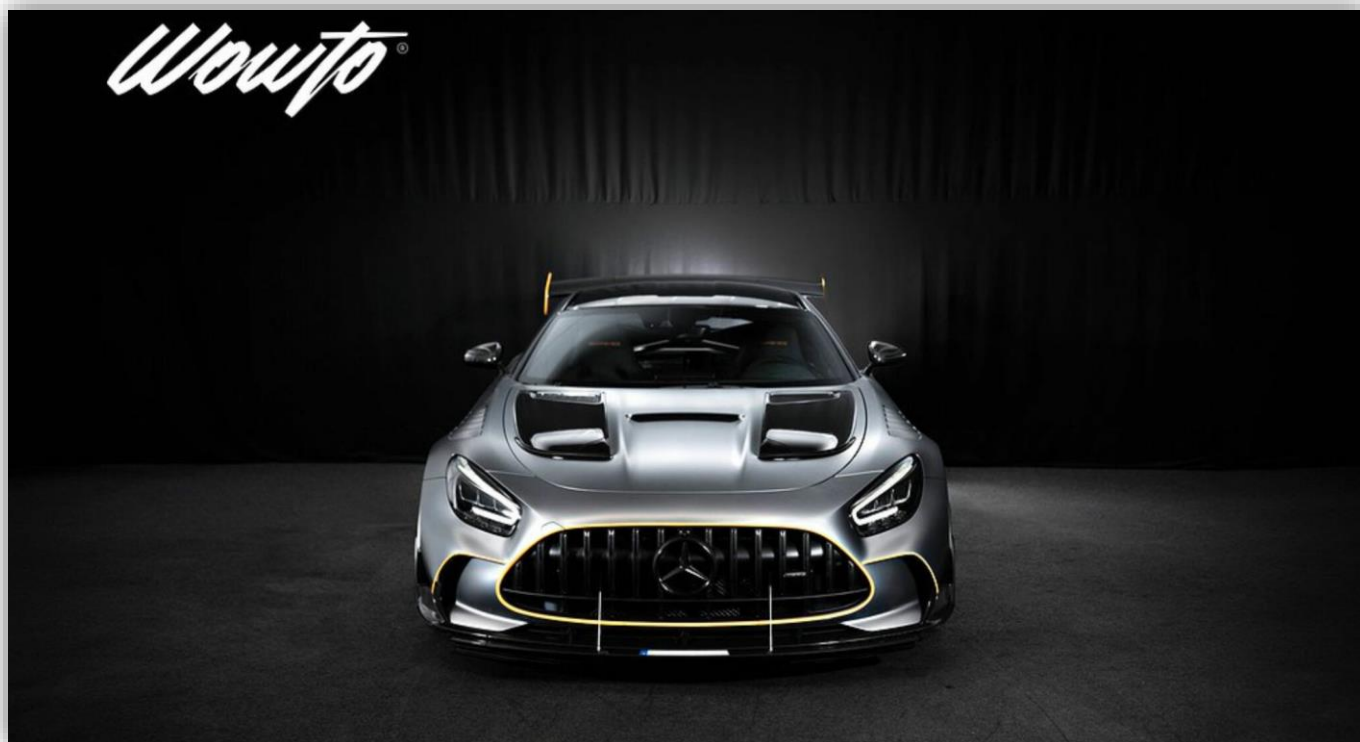
*Grå Mercedes sedd från sidan i mörkt show room.*

Det finns endast en annan Mercedes-AMG som är snabbare runt Nürburgring än denna veckans fynd från Bytbil, och det är Mercedes-AMG One. Du vet, den med en Formel 1-motor som kostar omkring 30 000 000 kr, och som endast 275 personer har blivit inbjudna att köpa.

Denna Mercedes-AMG GT Black Series kostar "bara" 4 695 800 kronor, och du kan köpa den helt utan inbjudan eller långa väntelistor! Du får 730 hk, 800 Nm och en Designo Grafitgrå Magna-lackering som, tillsammans med den stora bakspoilern, skulle få Batman att dregla. Se bilderna och läs historien bakom Mercedes-AMG GT Black Series här.

### **En riktig superbil**

730 hk, 800 Nm och en toppfart på 325 km/h bör vara tillräckligt för att få de flesta att tappa andan. Om man dyker ner i specifikationerna upptäcker man snabbt att Mercedes-AMG har arbetat hårt för att uppnå dessa siffror. Även om de är välkända för att gå all-in med Black Series, har de aldrig varit mer wild and crazy med en ombyggnation än med denna veckans fynd.



Motorn är den kraftfullaste V8 som AMG någonsin har placerat i en personbil. Den levererar 145 hk mer än den som sitter i en "vanlig" Mercedes-AMG GT R. Detta beror bland annat på ett högre turbostryck samt förändringar inne i motorn som gör att den kan ta fler varv och ge snabbare gasrespons.

Chassit är utvecklat specifikt för Black Series-modellen med flera kolfiberdelar samt AMG:s så kallade Ride Control, som tillåter kontinuerlig justering av den adaptiva fjädringens hårdhet. I äkta Black Series-stil kan bilens camber på fram- och bakaxeln också justeras. De många kolfiberdelarna är inte bara för syns skull, utan hjälper till med aerodynamiken när du är på banan. Den stora, aktiva bakvingen genererar själv 400 kg downforce, medan de övriga vingarna och gälarna också ger kylning till både motor och bromsar på en nivå som matchar Mercedes fullblods GT3- och GT4-racers.

Sportavgassystemet, de keramiska bromsarna, skålstolarna... listan över saker som har uppgraderats till Black Series är för lång för att vi ska kunna gå igenom allt. Mer spännande är att påpeka att AMG:s stora arbete bar frukt. År 2020 tog Mercedes-AMG GT Black Series rekordet för snabbaste personbil runt Nürburgring Nordschleife. Ett rekord som idag har slagits av storebror AMG One.

### **Ett utvalt fåtal**

Som så många andra biltillverkare har Mercedes-AMG börjat använda AMG-namnet på bilar som inte förtjänar det. Precis som en BMW M135i inte är en riktig M-modell, är en Mercedes-AMG A35 inte heller en riktig AMG. Som tur är finns det dock fortfarande något som är heligt. Mercedes-AMG är ytterst försiktiga med vilka bilar de kallar för Black Series, och faktiskt finns det bara sex bilar i serien, där denna veckans fynd är den sjätte och senaste.

Faktum är att Black Series-namnet uppfanns just för att föra AMG-modellerna närmare deras ursprung. Trimfirman AMG grundades 1967 av Hans Werner Aufrecht och Erhard Melcher, som snabbt blev kända för att göra Mercedes-Benz personbilar så kraftfulla att de kunde köra direkt från landsvägen till racerbanan. Det var det som Mercedes-AMG ville återgå till när de lanserade den första Black Series 2006.



### **Black Series**

Med SLK55 AMG Black Series (den första i serien) visade Mercedes-AMG att Black Series var seriöst. Den kompakta sportbilen fick ett styvare chassi, kraftfullare bromsar och ett fast coupétag. Detta var tillräckligt för att den lilla racern skulle kunna klara sig som officiell Safety Car i Formel 1 under 2004 och 2005.

Nästa Black Series blev CLK63 AMG Black Series, som begränsades till 500 exemplar och som också körde som Safety Car under 2006 och 2007. Med 25 extra hk, ett aggressivt aerokit i kolfiber och skålstolar blev detta modellen som verkligen satte standarden för Black Series.

### **Vit Mercedes SLS**

Med SL65 AMG Black Series från 2008 blev serien ännu mer extrem. Tolv procent större turboladdare gav en effektökning på mer än 60 hk, samtidigt som bilen blev 250 kg lättare tack vare kolfiber. Växellådan växlade 25 procent snabbare och en ny utväxling säkerställde en toppfart på 322 km/h.

År 2011 kom C63 AMG Black Series, som begränsades till totalt 800 exemplar och som idag allmänt erkänns som den galnaste C-Klassen någonsin. Därefter kom 70 kg lättare SLS AMG Black Series år 2012, som med måsvingedörrar, ett kraftigt aerokit och en V8-motor med 631 hk blev en ikon på rekordtid.

Efter SLS var vi tvungna att vänta nästan 10 år innan denna Mercedes-AMG GT Black Series kom till världen. Om vi måste vänta ytterligare 10 år kan man lika gärna fördriva tiden med denna veckans fynd under tiden. Du kan se den här, om den inte är såld vid det här laget.

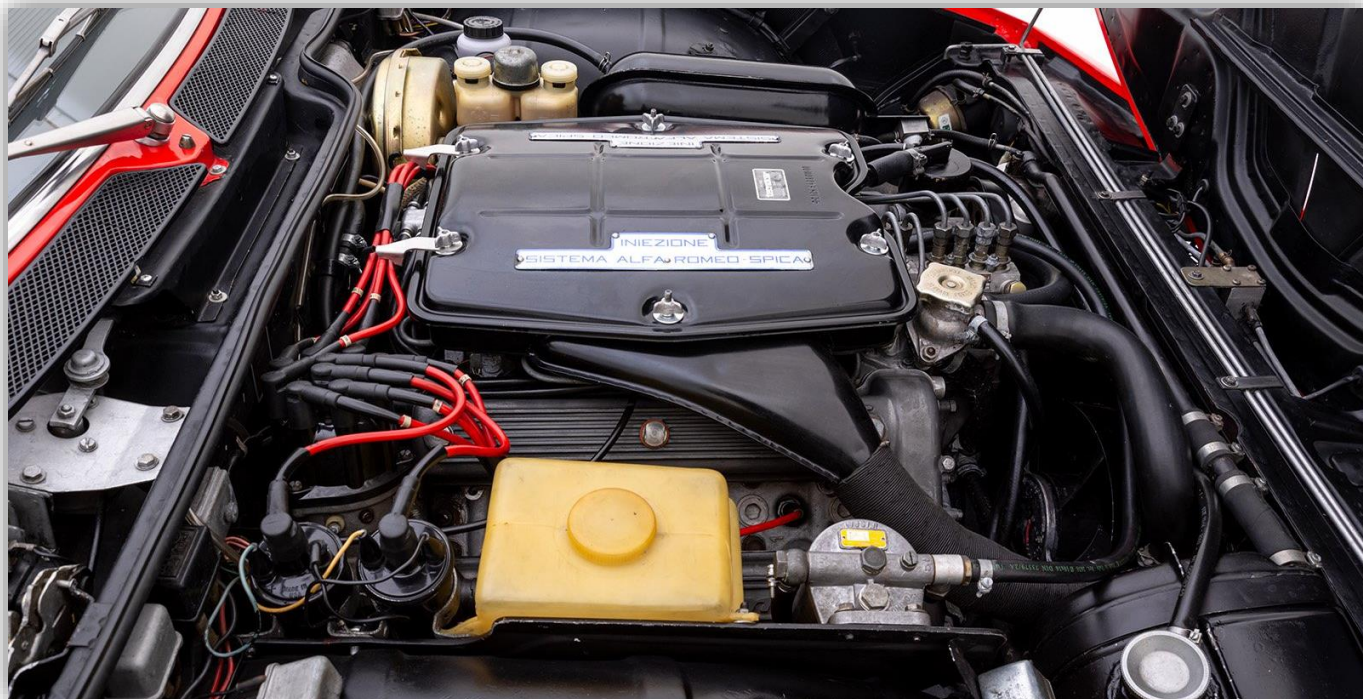
## 11. Alfa Romeo Montreal 1971



Alfa Romeo fick en enorm ära i slutet av 1966 när den valdes ut för att skapa en konceptuell utställning av människans längtan efter bilen vid 1967 års International and Universal Exposition, som hölls i Montreal. Alfa gav Bertone karosseriuppgifter och projektet leddes av Marcelo Gandini, den unge designern som hade tagit steget fram i bilfantasin med Lamborghini Miura.

Två identiska prototyper förbereddes för utställningen, och Gandini gjorde ingen besviken. Den nya Alfa kanaliserade många av de signaler som gjorde Miura så innovativ, och var bred och låg med en hajliknande nos som sträckte sig genom en böjd stänkskärm och skulderhasor till en stympad stjärt. Strålkastarnas "persienner" och staplade horisontella ventiler på C-stolpen var attraktiva, liksom futuristiska i konceptet.





Stort kundintresse fick Alfa att utveckla en produktionsversion, som fortsatte att baseras på det respekterade chassit i 105-serien, precis som med utställningsbilarna i Expo. En ny riktning togs dock för modellens motor. Alfas ingenjörer gjorde sig av med 105:ans standard dubbelkam inline-fyra och installerade en modifierad version av V-8:an med tävlingsstamtavla från Tipo 33 Stradale-prototypen. Med aluminiumlegeringskonstruktion, dubbla överliggande kamaxlar och ett torrsumpsmörjningssystem, gav den avancerade racingmotorn den nya produktionsmodellen en nästan oöverträffad kraft för en Alfa-bil.

Mellan 1971 och 1975 byggdes bara 3 925 exemplar av Montreal. Det uppskattas att så många som 100 exemplar hade tagit sig till Amerikas kuster så sent som för några år sedan. Den banbrytande designen på CV:t för den store Marcelo Gandini har en av Alfa Romeos mest legendariska motorer, och Montreal har utan tvekan vuxit till att bli Milanos mest ikoniska gatbil på 1970-talet.





Enligt Certificato di Origine byggdes denna underbara Alfa Romeo Montreal från 1971 den 29 juli 1971 och var avsedd för den italienska marknaden. Bilen importerades till USA 2018 och är en ny vinnare av Alfa Romeo Owners Club Concours Award och erbjuds med verktygssats, ursprungsintyg, RIAR-homologeringscertifikat, papper och litteratur. Färdig i sin ursprungliga färgkombination av *Rosso* över *Nero* interiör, är den mycket väl presenterad och återställd till ursprungliga specifikationer. Lacken och karossen är överlag ganska attraktiva, med bara några mindre fläckar som plockats upp vid användning på vägen. Panelpassformen är ganska bra, och detaljerna är skarpa och väldefinierade. En uppsättning ordentliga Campagnolo-lättmetallfälgar ger pricken över i:et.

Den exotiska exteriöra stilen följer med in i kupén, en klassisk italiensk cockpit från 1970-talet med massor av svart material och ett exotiskt, förarfokuserat instrumentkluster. Den ursprungliga träfälgsratten är en fröjd att hålla i. Säten, dörrkort och interiörpaneler är klädda i svart enligt originalet, och den röda mattan inleder kupén på ett underbart 70-talssätt. Detta var en ganska dyr GT-bil på sin tid, så den var välutrustad med ett komplett utbud av Jaeger-instrumentering, elfönsterhissar och utmärkta förstärkta säten.

Motorn syns mycket bra, med snygga detaljer och finish. Denna juvel till V8 har SPICA-bränsleinsprutning som tillåter en skrikande 7000rpm redline. En 5-växlad manuell ZF-växellåda matar kraft till Alfas beprövade bakaxel med begränsad slirning. Det här är underbara bilar att köra, och ljudet vid fullgas är härligt.

Alfa Romeo Montreal har fått ett välförtjänt uppsving i värde nyligen, eftersom samlare äntligen har lagt märke till dess glamorösa styling, fantastiska motor och sällsynthet. Men den är fortfarande ett relativt fynd jämfört med sina vanligare konkurrenter som Porsche 911 eller Jaguar E-Type. En exotisk, högvarvig V8, besynnerlig Bertone-styling och massor av utrymme för bagage gör detta till en idealisk *Gran Turismo-maskin*. Detta exemplar är mycket väl lämpat för entusiasten som älskar att njuta av sina bilar bakom ratten.

**Erbjudanden välkomnas och affärer övervägs**

\$87,500

ARTIKELNUMMER: 7701

## 12. Grattis Mercury Marauder!

Publicerad 18 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

I dag när Orvar har namnsdag väljer vi att tänka lite extra på Marauder.



Marauder betyder marodör. Jämför gärna stavningen. Fords syskon Mercury var ändå inte rädda att använda namnet Marauder till bilarna med den sportigare taklinje som introducerades 1963 1/2.

Ändå försvann modellen en period redan efter 1965. Benämningen Marauder hade först använts till att namnge Fords 352 kubiktums V8, senare borrarad till 390 kubiktum och kallad Super Marauder som fick behålla namnet under 1966-67.

Med ett så provokativt namn på en bilmodell såldes Mercury Marauder med såväl "Bucket seats" som "Central consol" i standardutrustningen. Skålade stolar och mittkonsol alltså.



Till 1969-70 var Marauder tillbaka för en kortare sejour igen. Det mesta av karossens grunddrag delades med Mercury Marquis men Marauder hade en unik bakdel med "fender skirts" och en annorlunda bakruta. Denna bil var inte lika lätt och "sportig" i linjespelet som den första versionen, utan sålde mer på att vara lyxig. Bilen på bilden är ändå just den sportigaste Marauder X-100 med kännetecknande mattsvart baklucka och 429 kubiktums-motorn trimmad till 360 hk. En grym kärra!



*Mercury Marauder Convertible Concept 2002*



Mellan 2003-2004 var det dags igen för Marauder att titta fram. Denna gång med 4,6 liters V8 lånad från Ford Mustang och ganska rappa köregenskaper vilket inte hjälpte för med endast drygt 7 000 bilar sålda 2003 och knappt hälften 2004 lades Marodören ner för tredje gången.

### 13. Austin A40 Futura: En bil – två axelavstånd

Publicerad 2024-09-08 kl 6:30 Text Calle Carlquist

”Världens vackraste standardbilar” utropar annonsen. Minsann!



**Austin A40 debuterade** 1958 och hade karosslinjer från Pinin Farina, som det skrevs då. Den italienska designfirman skulle forma fler BMC-bilar de närmaste åren och för att riktigt betona det italienska släktskapet fick Austin A40 tillnamnet Farina hemma i England – men inte i Sverige. Här blev det Futura eftersom risken att förknippa bilen med farinsocker ansågs alltför stor.

A40 är en märklig bil. Den var konventionell med bakhjulsdrift, delvis mekaniska bromsar och hade stel bakaxel i bladfjädrar. De första utgåvorna hade en liten bagagelucka till ett utrymme med nedfällbart baksäte (!). Något år senare kom en riktig halvkombilucka, eller snarare två luckor där den övre utgjordes av den uppfällbara bakrutan.

**Men inte nog** med det. Till 1962 års modell lanserades A40 MkII som hade ett 89 millimeter förlängt axelavstånd för att erbjuda bättre plats i baksätet.

Totalt byggdes drygt 340 000 exemplar, ungefär lika många av MkI och MkII.



Calle Carlquist



## 14. DeSoto Firedome Coupe 1954 flexar gammaldags HEMI V8 muskler

Av Mircea Panait Publicerad 12 okt 2021 kl 1158 UTC

HEMI-motorn och Chrysler går tillbaka till den inverterade V16:an XIV-2220 från 1940-talet När det gäller produktionsbilar kom den första väggående HEMI i form av FirePower i början av 1950-talet.



Den här explosionen från det förflutna, som för närvarande finns i Maryland, köptes ursprungligen från Wagner Auto Sales i Pennsylvania för att användas av Lincoln Hotel. Det tillbringade senare några år i West Virginia innan den säljande återförsäljaren köptes upp. Performance Auto Gallery lyfter fram en äldre omlackering i vad som tros vara den ursprungliga färgen, korrosion på underredet, en skadad stötfångare, vita däck och den ursprungliga tvåväxlade auto tranny.





PowerFlite är hur Chrysler brukade kalla sin momentomvandlarlåda, som använde färre delar än konkurrerande växellådor från Ford Motor Company och General Motors. Även om TorqueFlite introducerades 1956 med tre utväxlingar framåt, erbjöds tvåväxlad fram till 1961.

Baserat på den litteratur som följde med fordonet för nästan sju decennier sedan, cu.in 276. V8 har 170 hästkrafter vid 4 400 varv per minut och ett vridmoment på 255 pundfot (346 Nm) vid 2 000 varv per minut. Dessa siffror bleknar i jämförelse med dagens Dodge Hellcat Redeye, men kom ihåg att 1954 års Chevrolet Corvette inte ens hade en V8.

Firedome V8 Club Coupé är klädd i svart och vit tygklädsel och har fortfarande den ursprungliga radion, den analoga klockan och den lutbara rattstången. Bekvämligheterna inkluderar dessutom ett låsbart handskfack, luftventilation och en vackert vintage hastighetsmätare som toppar 120 miles per timme (193 km/h).

Med sju dagars budgivning kvar på den här killen har inga bud mottagits i skrivande stund. Performance Auto Gallery listar sin bil med "*call for price*", men frukta inte eftersom Hagtys värderingsverktyg kommer till undsättning. Ett concours-fordon kostar för närvarande i genomsnitt 43 800 dollar, ett fordon i utmärkt skick kostar cirka 32 300 dollar och ett bra fordon som chassi 55155611 värderas till 21 900 dollar beroende på originalitet.



**Mircea Panait**

*Efter att en modell av en Ferrari 250 GTO i skala 1:43 väckte Mirceas intresse för bilar när han var liten, förseglade en tidig praktikplats på Top Gear hans karriärväg. Han är mest intresserad av muskelbilar och amerikanska lastbilar, men han har också ett flyktigt intresse för udda kei-bilar.*



Roger Warolin