



Jowett Javelin

1. Test av Porsche Macan 4 Electric
2. Provkörning av Audi RS e-tron GT Performance
3. Mercedes SUV tappar halva värdet på sex månader
4. Tesla återigen sämst på besiktningen
5. Northvolt ansöker om rekonstruktion i USA
6. Northvolts enorma skuldberg
7. Peter Carlsson avgår från Northvolt
8. Tjänade 200 milj på Northvolt
9. Scania samtalar med andra batteritillverkare än Northvolt
10. Fortkörningsböter i Europa
11. Regeringens skrotningspremie en stor flopp
12. Volvo-trimmare återupplivar klassisk Jaguar
13. blev Scania Fire Editions "omöjliga" färg möjlig
14. Moto Guzzi kommer med stora MC-nyheter
15. Maserati Biturbo
16. Jowett Javelin



1. Test av Porsche Macan 4 Electric – oslagbar suv

Posted by Kristofer Rask

november 23, 2024

Nu har Porsche Macan äntligen kommit som elbil. Och vilket åk det är. Det här kan vara en av de bästa eldrivna suvarna som finns idag. Jag tycker den är briljant och det gör mig kliven. En elbil borde vara nätt, och effektiv. Det är inte Porsche Macan.



FILM: https://youtu.be/Hh_Ch6g-IPg

Men trots det har Porsche lyckats övertyga mig. Man har skapat något riktigt bra. En stor SUV som är så välbyggd att det är ren glädje att ratta runt bilen på små vägar.

Porsche Macan kommer i en rad olika utföranden. Jag har rattat runt i Porsche Macan 4. En sorts fyrhjulsdriven basmodell med en motoreffekt på 285 kW eller hela 300 kW om man använder boostläget. Sprinten 0 till 100 km/h avverkas på 5,2 sekunder under optimala förhållanden. Det är ganska långsamt för att vara en elbil generellt.



Exteriört har Macan ett varmt men ruggat utseende. Bilen är bred, hög och stor på vägen (1,9 meter bred och 4,8 meter lång). Den sticker ut och jag gillar hur Porsche har blandat ihop ett typiskt mjukt Porsche-utseende med den mer ruggade offroad-looken. Detta är dessutom en suv som du faktiskt skulle kunna ta off-road på riktigt.





Kolla exempelvis in de här riktiga rattknapparna på rattan. En sällsynt vara i moderna bilar.

Interiört är Porsche Macan en studie i perfektion. Jag får en varm känsla av något traditionellt som ändå är modernt. Skärmarna är snyggt inbakade i instrumentpanelen och det finns rejäla fysiska knappar i bilen som ger en praktiskt framtoning. Jag gillar helt enkelt hur tekniken har klätts in i det mjuka. Här har man tänkt steget längre än att bara sätta dit en surfplatta.

Även om Macan är stor och rejäl på utsidan så försvinner en del av utrymmet i kupén. Bagaget är visserligen stort, praktiskt och lastar 450 liter. Under huven fram finns också en frunk på 85 liter.





Även framsätet är bra med gott om utrymme och passar för någon med min längd på 191 centimeter. Värre är det med baksätet. Här får jag inte plats. Den sportiga och sluttande karossen har gjort det tydligt att Porsche har fått kompromissa med utrymmet på den andra stolsraden.

Materialen i interiören är fina och välkomponerade vilket bidrar till den stiliga interiören. Stolarna är bekväma och det är lätt att hitta en skön sittposition som håller även under längre resor.

Planterad mot vägbanan



Det är imponerande hur Porsche Macan ligger så otroligt planterad mot vägbanan. Vid ett kraftigt accelerationspådrag säkerställer luftfjädringen att bilen håller sig plan. Det bidrar till en oerhört komfortabel körkänsla. Det finns fyra körlägen (Normal, Sport, Sport Ultra och Offroad) att välja på och alla har tydligt distinkta skillnader i fjädring, markfrigång och rattmotstånd.



Standardläget Normal är ganska mildt, bilen blir mjuk och följsam, kanske aningen för svampig för min smak. Jag kände att jag trivdes bäst i kör läget Sport. Då var bilen lite hårdare men samtidigt kapabel till att hantera håligheter i vägbanan. Sport Ultra var däremot stötigt värre, märkbart slitsamt på kroppen under en längre tid.

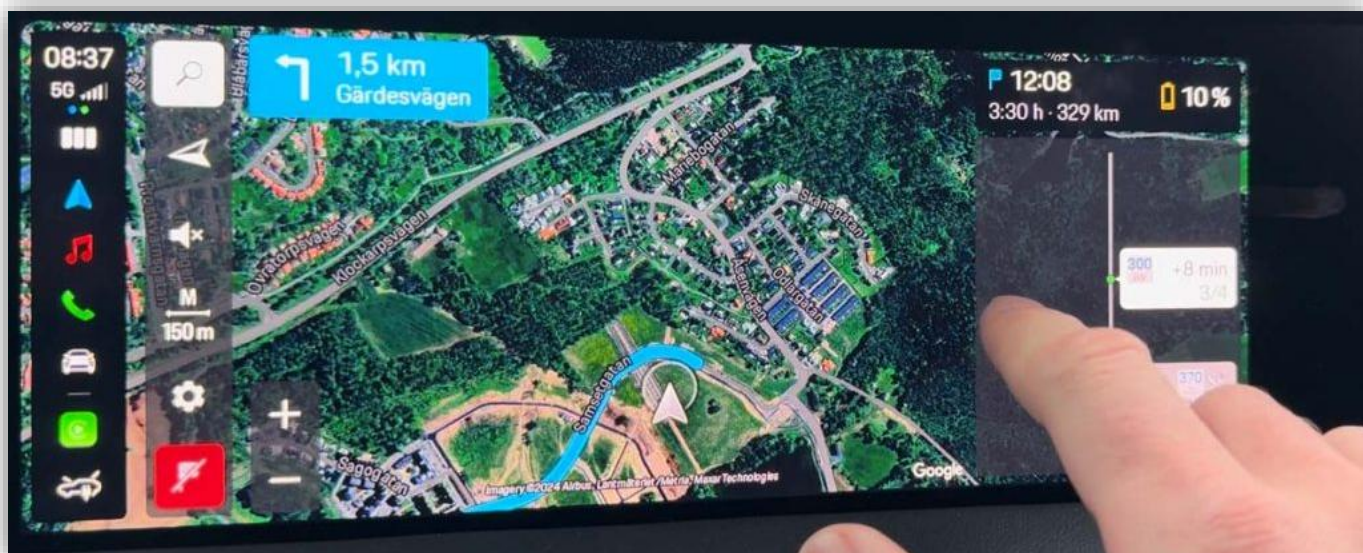
Förbrukningen är något som talar emot Macan och kanske också suvar generellt. Efter en vecka och omkring 200 mil med övervikt på motorvägskörning låg förbrukningen på 25,2 kWh/100 km. Det är relativt högt. Macan har ett batteri på 100 kWh och klarar ganska precis Jönköping-Stockholm, en sträcka på 35 mil i motorvägsfart (110-120 km/h). Macan kompenserar däremot med att briljera vid snabbladdaren.

Automatisk förvärmning och 800-voltsarkitekturen är det som får Macan att ladda snabbt. Navigatören planerar in lämpliga laddstopp, och hur mycket och hur länge vi behöver ladda. Att ladda från 10 till 80 procent tar 21 minuter med en maximal ladeffekt på 270 kW. Ofta blev laddstoppen kortare än så eftersom jag sällan behövde ladda fullt för att komma vidare.

Till skillnad från i princip alla andra elbilar så låter Porsche oss inte experimentera med bromskraftregenereringen och någon enpedalskörning finns det inte heller. Hur Porsche ska köras menar Porsche att man själva vet bäst. Bullernivån är på det stora hela bra, det finns ett buller där, men det är inte störande. Det skapar snarare en kontakt med vägbanan.

Förarassistanssystemet med filhållning och den adaptiva farthållare fungerar exemplariskt med stadig filhållning och mjuka anpassningar till trafiken framför. Systemet går sömlöst på igen vid byte av fil och arbetar med dova och mjuka signaler för att kommunicera med mig som förare.

Det digitala



Överlag är den digitala upplevelsen i Macan bra med ett snabbt och responsivt system med logiska menyer. Ruttplaneraren är däremot snål med detaljer, och om man vill veta mer om de inplanerade laddningsstoppen måste man aktivt klicka upp detta. Ett onödigt distraktionsmoment som gör att gränssnittet bara nästan känns fulländat.

För den som föredrar har Macan stöd för både Apple CarPlay och Android Auto. Här finns också en uppsjö av integrerade appar som Spotify och Youtube.



Något som gör Macan unikt är också att passageraren fram får en egen display att klicka på, med översikt över navigeringen, mediaspelaren och annat. Beträkningsvinkel på den här skärmen är så smal att föraren inte ser den under körning för att minska distraktioner.

Summering



Summerat så är Porsche Macan 4 en fröjd att köra, ett glädjepiller. Det var längesedan jag upplevde den här nivån av körglädje i bil och framför allt i en SUV. Men om man går i köptankarna kan det vara värt att överväga om man inte ska unna sig minst en Macan 4S istället. Då får man lite mer prestanda och det tycker jag känns lite mer som en Porsche.

Styrkorna är alltså körglädje, otroligt bekväm och snabb vid snabbbladdaren. Perfekt för långresorna. Förbrukningen är däremot lite för hög och utrymmet i baksätet är kompromissat.

Porsche Macan 4 kostar från 980 000 kronor.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

2. Provkörning av Audi RS e-tron GT Performance

Publicerad av Patrik Lindgren

19 nov 2024 kl 12:17

Audi visar Patrik Lindgren upp sin flaggskeppsmodell e-tron GT i RS Performance-utförande. Audis mest kraftfulla serietillverkade bil någonsin.



*Lugnet före stormen, att köra RS e-tron GT Performance kan upplevas som en storm.
En väldigt kontrollerad sådan.*

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-audi-rs-e-tron-gt-performance>

Det här är Audis första helt eldrivna flaggskeppsmodell i RS Performance-utförande. Med 925 hästkrafter och 1 027 newtonmeter i vridmoment gör den en minst sagt kraftfull entre. Det återstår att se hur den tas emot då den ända sedan debuten 2021 alltjämt legat lite i skuggan av koncernsyskonet **Porsche Taycan**, speciellt försäljningsmässigt. Porsche uppdaterade nyligen Taycan och nu har turen kommit till **Audi** att göra detsamma. Det har hänt mycket saker både på ut- och insidan, det har så klart tillkommit nya färger och material likväl som nydesignade fälgar. Att det är en **e-tron GT** går inte att ta miste på, det är trots allt en ansiktslyftning vi tittar på. Det har inte skett några omvälvande kosmetiska förändringar på utsidan, däremot har det hänt desto mer under skalet, men jag återkommer till det.



Det här är nytt

Aktiv fjädring. Snabba och effektiva pumpar vid stötdämparna pumpar olja in och ut i en tvåkammerlösning med tvåventilsteknik.

Krispigare styrning. Fyrhjulstyrningen har finkalibrerats ytterligare för att lira bättre tillsammans med den aktiva fjädringen.

Starkare elmotor bak. Det sitter en nyutvecklade, starkare, effektivare och lättare elmotor bak.

Större och effektivare batteri. 105 kW varav 97 kW kan användas och laddas i upp till 320 kW.

Nytt är också att den erbjuds i tre olika utföranden. Bra för den som eventuellt tycker att 925 hästkrafter är något i överkant, eller att 679 är för få. Först erbjuds en S e-tron GT med 679 hästkrafter och 717 newtonmeter i vridmoment där prislappen startar på 1 460 000 kronor. Sedan finns RS e-tron GT, som mellanmodell, med 856 hästkrafter och 865 newtonmeter i vrid. Prislappen för den startar på 1 695 200 kronor. Sist men icke minst har vi RS e-tron GT Performance med hela 925 hästkrafter och massiva 1 027 newtonmeter i vridmoment. På prislappen står det från 1 860 000 kronor. En ansenlig summa pengar som väldigt snabbt tangerar två miljoner om man prickar för lite extra utrustning som till exempel tak i kamouflagefärgat kolfiber. Samma material kan även tillvalsutrustas som inlägg i stötfångaren, trösklarna, sidospeglarna samt delar av diffusorn. Dessa designelement är exklusivt ämnade enbart för RS Performance-modellen.



Man sitter mycket bra i e-tron GT.



Även baksätet fungerar, om man inte är över 185. Då blir det trängre.

Modellvarianter av e-tron GT

Audi S e-tron GT

679 hästkrafter (500 kW), 717 newtonmeter, 0-100 km/h 3,4 sekunder, toppfart 245 km/h, räckvidd 609 km.

Pris från 1 460 000.

Audi RS e-tron GT

856 hästkrafter (630 kW), 865 newtonmeter, 0-100 km/h 2,8 sekunder, toppfart 250 km/h, räckvidd 598 km.

Pris från 1 695 200.

Audi RS e-tron GT Performance

925 hästkrafter (680 kW), 1 027 newtonmeter, 0-100 km/h 2,5 sekunder, toppfart 250 km/h, räckvidd 592 km.

Pris från 1 860 000.

Alla tre varianter är fyrhjulsdrivna och har luftfjädring som standard.

Alla tre modellvarianterna har fyrhjulsdraft och luftfjädring som standard, vill man ha fyrhjulsstyrning (28 000 kronor) erbjuds det som tillval likväl som den aktiva fjädringen (103 200 kronor). 21-tumsfälgar i ny design med matt look matchar kolfiberdetaljerna både i fronten, sidorna, på taket och där bak. Vikt är viktigt, och apropå vikt har batteriet växt, mest innehållsmässigt då det nu rymmer 105 kWh varav 97 av dessa kan användas. Hela batteriet väger ungefär 625 kilo vilket är nio kilo mindre än tidigare, och hela bilen som helhet väger 2 430 kilo. De nästan sextio utlovade milen i räckvidd ska man ta med en nypa salt, den slimmade formen ger så klart vissa fördelar men RS e-tron GT Performance är en tung bil med stort batteri och stora hjul, det är mycket massa som behöver klyva massor med luft.



Snabbladdning via CCS ska kunna ske i upp till 320 kW.

Men tack vare 800-voltteknik ska det gå att ladda 28 mils räckvidd på ungefär tio minuter. Om laddstolpen är god för det ska den kunna ge upp till 320 kW ifall alla elektroner bestämmer sig för att rusa genom snabbladdningskabeln utan motstånd. Nu kan man se batteriets temperatur samt hur snabb laddning bilen kan ta emot, i realtid, via skärmen framför ratten. Kan nog komma väl till pass under alla årstider. Laddkurvan ska även kunna hålla sig högre upp i skalan under längre tid vilket ska resultera i en jämnare och högre ladd-effekt.

Dags att ta plats bakom ratten, när jag öppnar dörren så höjs bilen upp 77 millimeter på lite mer än ett ögonblick, kul grej. Här finner jag en interiör som känns väldigt mycket Audi i sitt utseende och uttryck. Ratten är avskalad i både under- och överkant och mina händer sluter sig väl kring kringlan klädd med materialet Dinamica, en släkting till Alcantara. Knappar finns det gott om och känslan i dessa är bra och det är väldigt enkelt att göra sig hemmastadd.



*Provkörningsbilen står på extrautrustade 21-tumshjul.
E-tron GT kommer med 20-tum som standard.*



*Här ser man de L-formade kolfiberbeklädda inläggen extra tydligt.
Exklusivt endast för RS Performance-modellen.*

Infotainmentsystemet känns som den äldre skolan jämfört med flera av Audis nyligen lanserade modeller. Men med handen på hjärtat känns det nästan lite befriande att inte behöva bry sig om alla olika menysystem och att knapparna är just knappar. RS1- och RS2-läget nås enkelt via RS-knappen på rattens högra sida och de olika körlägena kan konfigureras enligt egna önskemål. Skulle all tillgänglig kraft inte kännas tillräcklig finns Boostknappen, även kallad push-to-pass, till vänster på ratten. Tryck på den och maxa ut under nedräkningen, vinst varje gång, belöningen består av 95 extra hästkrafter i tio sekunder. Kan användas igen efter en liten avkyllning av systemet på ungefär tio sekunder.

Provkörningen utspelar sig på stillsamma vägar som skär genom ett kuperat och fantastiskt vackert landskap med ömsom öppna fält och lövskog om vartannat. Antalet kurvor kan räknas i hundratal, om inte tusental. Här får jag chansen att prova de olika körlägena efficiency, comfort och dynamic samt det modellspecifika RS Performance-läget. Vi ska inte heller glömma RS1 och RS2 där det står mig fritt att konfigurera styrning, fjädring och effekt helt enligt eget recept.

Det som slår mig direkt är att den är väldigt tyst, den är utrustad med akustikglas i framruta och samtliga sidorutor både fram och bak. Audi har även placerat isolering på väl utvalda ställen och det dämpar mycket av alla yttre ljud. Jag sitter väldigt bra, jag brukar vilja komma ner ordentligt och det kan jag i Audi e-tron GT. Jag växlar mellan de olika körlägena på de vindlande vägarna och märker framför allt att mängden kraft som alltid finns tillgänglig aldrig verkar sina. I RS Performance-läget så blir bilen nästan lite för snabb och effektiv för sitt eget, och mitt, bästa under vissa sektioner av vägen där det svänger lite för ofta och lite för tajt ibland. Det läget gör sig än bättre på lite mer öppna vägar där sikten runt hörnen är bättre.

Men för den sakens skull känner jag mig aldrig otrygg bakom ratten, bilen är oerhört fint placerad på vägen och den går exakt dit jag siktar och jag har alltid full koll på bilens alla fyra hörn. Styrningen är väldigt finstämd och det är inte bilen som sätter begränsningarna på dessa vägar utan det är undertecknad som gör det. Lövskogen susar förbi utanför fönstret och i både det dynamiska- samt RS Performance-läget kanske man förväntar sig en väldigt hårt satt bil, visst är den hård men ingen förväntar sig något annat i en bil av den här kalibern. Det är hanterbart och framför allt kan den ändå svälja det mesta av vägens ojämnheter på ett väldigt bra sätt utan att tappa kontakten med vägen. Den är helt enkelt bara mer körorienterad än komfortorienterad i det dynamiska samt RS Performance-läget.



Användandet av kolfiberinlägg som ett designelement syns på trösklar och diffusor. Även i fronten kan man välja till det.

Aktiv fjädring

Aktiv fjädring är en relativt sällsynt egenskap än så länge. Porsche Taycan har det och nu har även Audi e-tron GT fått tillgång till aktiv fjädring som tillval. Vid varje stötdämpare finns en pump som trycker in eller suger ut olja via en tvåkammarslösning med tvåventilsteknik, allt beroende på om den specifika stötdämparen ska upp eller ner och allting sker väldigt fort. Den aktiva fjädringen kan endast aktiveras via bilens komfort-läge. Komfortläget med aktiverad aktiv fjädring provas även på en liten och tajt bana och upplevelsen när man fullgasaccelererar och märker hur bakvagnen reser sig är speciell. Lika speciellt är det när man står på hejdaren för då reser sig framvagnen i stället. Audi har byggt upp en konbana som går svagt uppför där asfalten inte är helt slät och bilen går väldigt jämnt och fint mellan konerna. Systemet bakom den aktiva fjädringen jobbar hela tiden för att hålla bilen så plant mot underlaget som möjligt samtidigt som det kompenserar väldigt bra för alla sorters ojämnheter som finns i asfalten. Speciellt tydligt blir det när vi varvet efter kör i det dynamiska läget utan den aktiva fjädringen och bilen kränger på ett mer konventionellt vis.

I komfortläget där den aktiva fjädringen finns tillgänglig upplevs bilen som lite lugnare i sitt beteende på vägen, här får stötdämparna via sin tvåkammars-tvåventilsteknik jobba just aktivt. Systemet gör ett bra jobb med att framhäva komforten utan att förlora den ack så viktiga rörligheten. Det som händer är att det pumpas in mer olja i stötdämparna på vänster sida ifall vägen svänger åt höger, då höjs vänster sida av bilen upp för att kompensera den naturliga krängningen som uppstår av massa som trycker utåt och nedåt. Sen håller det på så, när jag bromsar inför en kurva så höjer den fronten och när det är dags att ta en vänsterkurva får stötdämparna på höger sida av bilen lite mer olja och trycks upp. När jag gasar ut ur en kurva så trycker den in mer olja i bakre stötdämparna för att höja bakvagnen. Allt för att e-tron GT bokstavligen ska gå som ett strykjärn på vägen, väldigt en GT-bil som är ämnad för att kryssa över kontinenter.

E-tron GT lanserades i Sverige redan i somras och just nu rullar en handfull på våra vägar, återstår att se om Audi kan knappa in på släktingen Taycan och utmana **Tesla Model S Plaid** och diverse andra prestandavagnar.

Audi RS e-tron GT Performance

Pris: 1 860 000 kronor, säljs nu.

Motor: El. Max systemeffekt 925 hk (680 kW), max vridmoment 1 027 Nm. Batterityp 105 kWh varav 97 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11/320 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,6 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 fram, 11,5 tum bak. Däck 265/35 R21 fram, 305/30 R21 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 499, bredd 196, höjd 139, spårvidd f/b 170/167. Markfrigång 13. Tjänstevikt 2 430, maxlast 430, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 350 liter, frunk 77 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,5 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 1,9 kWh/mil. Räckvidd 592 km.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren. Därefter 360 kronor per år.

Rivaler:

**Porsche Taycan Turbo S**

952 hästkrafter, 0-100 km/h på 2,4 sekunder, toppfart 260 km/h. Lite snabbare men också dyrare. Finns även i ännu värre version, Turbo GT.

Pris: 2 430 000 kronor.

**Tesla Model S Plaid**

1 020 hästkrafter, 0-100 km/h på 2,1 sekunder, toppfart 280 km/h. Ingen aktiv fjädring dock. Gör dig själv en tjänst och skippa yoke-ratten.

Pris: 1 331 170 kronor.

3. Mercedes SUV tappar halva värdet på sex månader

Uppdaterad 20 november 2024 Publicerad 20 november 2024

Lyxiga elbilar som Mercedes EQE tappar enormt i värde i Tyskland så fort den lämnar bilhallen. En halv miljon kronor för att vara exakt.



I Tyskland ser man just nu ett massivt hopp ner i värdet på lyxiga elbilar.

Lyx-suven **Mercedes EQE 500 SUV** har drabbats av en dramatisk värdeminskning i **Tyskland**. Bara sex månader efter att den registrerades första gången har den tappat nästan 50 000 euro i värde, motsvarande cirka 560 000 kronor skriver **Auto Bild**.

Mercedes tappar 5 000 kr per 100 km

Bilen, som ursprungligen kostade 123 367 euro (cirka 1,4 miljoner kronor), säljs nu för 73 800 euro (cirka 830 000 kronor) av Rheinbacher Kraftwagen Handelsgesellschaft mbH (RKH). Det innebär en värdeminskning på 49 567 euro, vilket motsvarar ungefär 430 euro (nästan 5 000 kronor) per 100 kilometer.

I Sverige kostar motsvarande Mercedes 946 500 kronor ny och på Blocket cirka 839 000 kronor för en från 2023.

Hög utrustningsnivå bidrog till högt pris

Grundpriset för en Mercedes EQE 500 SUV ligger strax under 100 000 euro. Den aktuella bilen var dock extrautrustad med bland annat AMG Line Premium-paketet för 16 303 euro, vilket inkluderar AMG interiör och exteriördesign, assistanssystem, 360-graderskamera, panoramatak, Burmester 3D-surroundljud och en 22 kW inbyggd laddare. Ytterligare tillval som dragkrok och nattpaket drev upp priset ytterligare.

Svårt för dyra elbilar på begagnatmarknaden

Den kraftiga värdeminskningen kan verka överraskande, men är tyvärr inte ovanlig för **elbilar** i lyxsegmentet. Experter menar att det höga priset i kombination med den slopade elbilsbonusen i Tyskland gör det svårt för dyra elbilar att hålla sitt värde på begagnatmarknaden.

För köpare som är ute efter en lyx-suv med hög utrustningsnivå kan detta dock vara ett gyllene tillfälle. Eftersom den största delen av värdeminskningen redan har skett, förväntas den framtida värdeminskningen bli betydligt lägre.

Kanske läge att åka till Tyskland och kolla begagnatmarknaden efter en nyare Mercedes EQE?

Fakta:

- Märke: Mercedes-Benz
- Modell: EQE 500 SUV
- Motor: Elmotor
- Batteri: –
- Räckvidd: –
- Laddning: 22 kW inbyggd laddare
- Förbrukning: –
- Pris: 73 800 euro (cirka 830 000 kronor)
- Lansering: 2024

Läs också:



Knapparnas triumf: Fysiska reglage gör comeback i bilar



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

4. Nya siffror: Tesla återigen sämst på besiktningen

Publicerad 2024-11-21 kl 12:59 (uppdaterad 2024-11-21 kl 19:33) Text Erik Söderholm

Tesla Model 3 hamnar ännu en gång sist när tyska Tuv släpper årets besiktningssstatistik. Här är modellerna som klarar sig bäst och vilka problemområden som sticker ut när det gäller elbilarna.



Tesla Model 3 hamnar återigen på sista plats när tyska organisationen Tuv listar hur olika bilmodeller klarar sig på besiktningen.

Det rullar allt fler elbilar på vägarna så underlaget i Tuv:s årliga rapport blir större för varje år. Den här gången inkluderas tio modeller.

– Den generella inspektionen visar att elbilar varken är tekniskt säkrare eller osäkrare än bilar med förbränningsmotorer, säger Tuv-chefen Joachim Bühler.

”Elbilar är varken säkrare eller osäkrare än bilar med förbränningsmotorer”

Vissa problemområden återkommer ofta i elbilar. Det handlar till exempel om hjulupphängningen som inte är anpassad för elbilens högre vikt och slits ut i förtid, och om att bromsarna kan vara i dåligt skick. Bromsarna används mer sällan på elbilar på grund av regenereringen som gör att bilen ”motorbromsar” utan att använda de vanliga bromsarna.

Tesla Model 3 hamnade sist i [förra årets rapport](#) och så blir det alltså även i år. Över 14 procent av de tre år gamla bilarna blir underkända på sin första besiktning, och även bland fyra till fem år gamla bilar hamnar Tesla sist.

Förutom problem med bromsar och hjulupphängning har Teslabilarna ofta problem med strålkastarna och annan belysning.

– Det indikerar utebliven service och underhåll, säger Joachim Bühler.

Tesla har inget fast servicekrav på sina bilar, så förmodligen skulle en del av de fel som upptäcks på besiktningen kunna lösas i förväg genom att ägaren gjorde en egen kontroll.



Honda Jazz klarar sig allra bäst i undersökningen.



*Flera VW-modeller klarar sig bra på den tyska besiktningen.
Bäst bland elbilarna är Volkswagen e-Golf.*

Renault Zoe presterar också relativt dåligt – nio procent av bilarna blir underkända. Volkswagen e-Golf och de nyare ID-modellerna är bättre.

Bland alla bilar oavsett ålder blev 20,6 procent underkända för ett fel som klassas som klassas som allvarligt eller farligt. Hos den svenska Bilprovningen blev 22,3 procent av bilarna som besiktigades förra året underkända med krav på efterkontroll.

Renault Twingo och Dacia Logan som är 12–13 år gamla blir underkända i över 40 procent av fallen. Bäst klarar sig två till tre år gamla Honda Jazz med en "underkännandegrad" på 2,4 procent.



Erik Söderholm

BÄST OCH SÄMST PÅ TYSKA BESIKTNINGEN

2–3 år gamla bilar (alla drivmedel) Andel underkända (%)

1. Honda Jazz	2,4
2. Volkswagen Golf Sportsvan	2,5
3. Audi Q2	2,6
109. Skoda Scala	11,8
110. Ford Mondeo	13,2
111. Tesla Model 3	14,2

2–3 år gamla bilar (elbilar) Andel underkända (%)

1. Volkswagen e-Golf	3,4
2. Hyundai Kona Electric	4
3. Mini Cooper SE	4,4
4. Volkswagen ID.3	5
5. Volkswagen ID.4/ID.5	5,9
6. Peugeot e-208	6,4
7. Volkswagen e-Up	7,5
8. Opel e-Corsa	8,3
9. Renault Zoe	8,9
10. Tesla Model 3	14,2

12–13 år gamla bilar Andel underkända (%)

1. Porsche 911 Carrera	7,9
2. Mitsubishi ASX	19,6
3. Volkswagen Golf Plus	20,6
80. Renault Clio	39,8
81. Dacia Logan	41
82. Renault Twingo	41,5

Källa: Tüv



5. Northvolt ansöker om rekonstruktion i USA

Posted by Kristofer Rask november 21, 2024

Northvolt ansöker om en rekonstruktion i USA, eller en så kallad "Chapter 11 reorganization process".



Northvolt Six.

Det är en juridisk procedur i USA som används när ett företag inte kan betala sina skulder men vill försöka omstrukturera sin ekonomi istället för att helt avveckla sin verksamhet.

Rekonstruktionen innebär att Northvolt får tillgång till kapital motsvarande 245 miljoner dollar. Northvolt Ett som är företagets gigafabrik i Skellefteå och forskningslabbet Northvolt Labs i Västerås kommer att fortsätta att vara i drift. Northvolt kommer nu att öka produktionen för att möta åtaganden gentemot sina kunder.

– Detta avgörande steg kommer att möjliggöra för Northvolt att fortsätta sitt uppdrag att etablera en inhemsk, europeisk industriell bas för batteriproduktion. Trots kortsiktiga utmaningar kommer denna åtgärd för att stärka vår kapitalstruktur att göra det möjligt för oss att möta den fortsatta starka marknadsefterfrågan på fordons elektrifiering. Vi är också glada över den starka stöd vi har fått från våra befintliga långivare och våra kunder, kommenterar Tom Johnstone, tillförordnad styrelseordförande på Northvolt.

SVT:s ekonomireporter Johan Winberg [kommenterar händelsen i SVT](#):

– Chapter eleven det bästa eller kanske minst dåliga alternativet för Northvolt just nu om det gäller att undvika konkurs och ha någon slags förutsättningar att klara framtiden, säger Johan Winberg.



Kristofer Rask

6. Northvolts enorma skuldberg – de har lånat ut mest

Av Maths Nilsson 22 november 2024, 05:28

Northvolts skuldberg på 64 miljarder konor har nu blivit officiellt. Volkswagen har lånat ut 4 miljarder som de nu kan tvingas skriva ner. Ovanpå det riskerar de 16 miljarder i aktieägartillskott. Allra störst är Northvolts skuld till tyska Volta: 42 miljarder kronor.



På torsdagskvällen [ansökte Northvolt om konkursskydd enligt chapter 11 i USA](#). Bolaget kan inte längre betala sina skulder. Northvolt ska nu försöka rekonstruera skulderna. Det kan innebära enorma nedskrivningar. Handlingar som lämnats in till konkursdomstolen i USA visar på 64 miljarder kronor i skulder. En stor majoritet av risken ligger hos tyska bolag.

I toppen på skuldlistan finns ett konvertibelt lån på 42 miljarder som innehas av tyska Volta. Exakt vilka som lånat ut de 42 miljarderna till Northvolt är idag oklart och bolaget kunde på torsdagkvällen inte uppge vilka som står bakom. Voltavision är ett litet tyskt konsultbolag, och troligen står flera stora företag bakom den enorma krediten.

Volkswagen brottas med en stor kris på hemmaplan. De har även lånat ut fyra miljarder till svenska Northvolt som nu riskerar att skrivas ner i stor omfattning.

Volkswagen har redan satsat 16 miljarder kronor i ägartillskott i Northvolt, enligt egna uppgifter. Nu riskerar de även att få pengar de lånat ut nedskrivna. Northvolt är skyldiga Volkswagen 4 miljarder kronor för ett konvertibelt lån. Det innebär att Volkswagens totala risk i Northvolt är minst 20 miljarder kronor.

Även den tyska statliga banken KfW riskerar en jättesmäll i Northvolt. De har lånat ut nästan 8 miljarder kronor till den svenska batterijätten. Svenska Nordic Trustee and Agency har lånat ut 1,7 miljarder kronor i ett obligationslån.

Här är företagen som Northvolt är skyldiga mest pengar (belopp i dollar)

	Företag	Skuldbelopp
1	Volta	\$3,850,188,187.00
2	Kfw	\$695,965,705.00
3	Volkswagen	\$355,286,662.00
4	Nordic Trustee And Agency (Publ)	\$154,000,000.00
5	Sfa Engineering Corp.	\$30,177,985.00
6	Bhp Billiton Marketing Ag	\$30,156,103.00
7	Axima Concept Sweden Filial	\$21,539,705.00
8	Wuxi Lead Intelligent Equipment Co, Ltd	\$19,662,071.00
9	Easpring Technology (Changzhou) New Material Co., Ltd.	\$16,904,600.00
10	Bravida Sverige Ab	\$10,032,324.00
11	Microsoft Ab	\$8,908,034.00
12	Jiangsu Easpring Material Technology Co, Ltd	\$7,075,200.00
13	Lf Co,Ltd	\$6,251,703.00
14	Tianqi Lithium Kwinana Pty Ltd	\$6,092,190.00
15	Sodexo Ab	\$5,880,104.00
16	Skellefteå Kraftaktiebolag	\$5,507,600.00
17	Bnp Paribas Sa	\$5,217,212.00
18	Rj And Collab Gmbh	\$5,032,832.00
19	Goldman Sachs Bank Europe Se	\$4,777,542.00
20	Stena Recycling Ab	\$4,605,394.00
21	Senior Material (Europe) Ab	\$4,548,453.00
22	Randstad Ab	\$4,265,556.00
23	Kedali Sweden Ab	\$4,237,991.00
24	Hanwha Momentum	\$4,100,559.00
25	Ventpartner I Västmanland Ab	\$4,091,267.00
26	Kataoka Corporation	\$3,993,171.00
27	Axima Concept	\$3,874,191.00
28	J.P Morgan	\$3,721,128.00
29	Cis Co. Ltd	\$3,715,101.00
30	Vakanta Ab (Client Founds Account)	\$3,547,391.00

Många svenska leverantörer riskerar också jättesmållar i rekonstruktionsprocessen som följer. Kemiföretaget Henkel Norden har fordringar på 146 miljoner kronor som Northvolt inte betalat. Till installationsföretaget Bravida har Northvolt skulder på 110 miljoner. Skellefteå Kraft riskerar nu en smäll på 60 miljoner kronor.

Enligt uppgifter till [Dagens Industri](#) kommer Northvolts vd Peter Carlsson att avgå de närmaste dagarna. Konkursförfarandet enligt chapter 11 kräver sannolikt annan kompetens än vad Peter Carlsson besitter.

LÄS MER:



Northvolts kris: Ansöker om konkursskydd



Blodbad efter Northvolt-krasch: Miljarder i skulder



Northvolts fabrik säkrad – får 8 miljarder kr i bidrag



Northvolts jättelån – tar in 13 miljarder kronor



Northvolt lånar 51 miljarder – Riksgälden ger garanti



Northvolts förlust per batteri: 31 miljoner kr

7. Peter Carlsson avgår från Northvolt: "Emotionellt"

Av Maths Nilsson

22 november 2024, 09:52

Grundaren Peter Carlsson avgår som vd för krisande Northvolt. Bolaget tar in en annan ledare när Northvolt trätt in i konkursskydd. – Det är en personlig emotionell dag, jag har tagit beslutet att kliva ner, säger Peter Carlsson.



Northvolt har trätt in i amerikanskt konkursskydd enligt Chapter 11. Bolaget meddelar nu att vd Peter Carlsson avgår och tar rollen som Senior Advisor och kliver åt sidan av rollen som vd. Han blir kvar som styrelseledamot.

Bolagets ledning kommer att bestå av Pia Aaltonen-Forsell, Chief Financial Officer, och Matthias Arleth, Cells VD, som nu tar rollen som Chief Operations Officer. Tillsammans, och med stöd av Scott Millar som Chief Restructuring Officer, kommer de tillsammans att leda Northvolt. Sökprocessen för en ny vd har inletts.

Vid 10.30-tiden på fredagen höll Peter Carlsson en presskonferens där han berättade om hur den

– Vi har startat en process för att rekrytera en ny vd till bolaget. Det är givetvis otroligt emotionellt efter åtta år ha levt och jobbat dygnet runt med fantastiska medarbetare och ha byggt upp det här att nu stega ur. Men där är vi idag, säger Peter Carlsson.

Han tror att Northvolt ska kunna gå ur processen starkare. Peter Carlsson har lett Northvolt sedan starten 2016.

–Idag markerar en viktig ny fas för Northvolt såväl som för mig personligen. Kapitel 11-anmälan tillåter en period under vilken företaget kan omorganiseras, öka verksamheten samtidigt som kund- och leverantörsåtaganden respekteras och i slutändan positionera sig på lång sikt. Det gör det till ett bra tillfälle för mig att lämna över till nästa generations ledare, säger Peter Carlsson.

Peter Carlsson fick frågan vad han vill säga till alla som kommer att förlora pengar och arbeten. Han valde att inte svara rakt på frågan.

– Först och främst är det så att det här var en nödvändighet att gå in i den här processen för att kunna köra vidare bolaget. I grund och botten så är Northvolt viktigt för våra kunder och Europa och våra kunder. Det här möjliggör att vi går ut med en starkare balansräkning.

– Det är givetvis så att som en del av processen så kommer det att behövas nedskrivningar. Några har redan gjorts andra kommer att göras. Det är en kombination av många orsaker att vi är där vi är. Ytterst så får jag ta på mig ansvaret som ledare för bolaget att vi har hamnat i den här situationen. Det ansvaret tar jag. Samtidigt som övergången möjliggör för ett nytt starkt ledarskap. Det som är viktigt är att Northvolt får fortleva och utvecklas, säger Peter Carlsson.

Ett intensivt arbete för att rädda Northvolt pågår just nu. Bolaget har 64 miljarder i skulder som de nu hoppas delvis kunna skriva ner genom förhandlingar med långgivare.

– Vi är otroligt tacksamma mot Peter för hans vision och engagemang för att bygga Northvolt från en aldrig tidigare skådad idé till att bli Europas mästare i batteritillverkning. Peters perspektiv kommer att fortsätta att gynna Northvolt, som senior rådgivare och styrelseledamot, medan det nya ledarskapet kommer att styra företaget in i nästa steg, säger Northvolts tillfälliga styrelseordförande, Tom Johnstone.

LÄS MER:

- [Northvolts grundare hoppar av från krisfabriken](#)
- [Tjänade 200 milj på Northvolt: "Jag tar mitt ansvar"](#)
- [Konkurs nära: Ödets minut för Northvolt](#)
- [Northvolts Peter Carlsson: Då har vi batterier som...](#)
- [Så stor är Northvolts förlust: "Jag skulle inte säga kris"](#)
- [Så har Northvolt fått 88 miljarder av skattebetalare](#)



Maths Nilsson

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

8. Tjänade 200 milj på Northvolt: ”Jag tar mitt ansvar”

Av Maths Nilsson

22 november 2024 kl 11:29

Northvolts rekonstruktion riskerar att kosta 10-tals miljarder och 1000-tals svenskar förlorar jobbet. Peter Carlsson avgick idag som vd, men har redan sålt av aktier för närmare 200 miljoner kronor långt innan krisen slog till. – Jag gjorde det i ett skede när det var en väldigt stark efterfrågan på de här aktierna. 95 procent av mitt innehav ligger kvar., säger Peter Carlsson under dagens presskonferens.



1000-tals arbetare förlorar jobbet och långivare och ägare kommer nu att förlora 10-tals miljarder på Northvolts kris och rekonstruktion. Svenska staten riskerar att förlora flera miljarder genom ägande och lån. **Peter Carlsson valde idag att avgå som vd för Northvolt.** Han tog på sig ansvaret för bolagets misslyckande.

– Det var inte planen att gå i rekonstruktion. Ytterst är jag ansvarig för att vi hamnat där bolaget är. Det ansvaret tar jag och stegar därmed ut som vd, säger han under dagens presskonferens.

Men Peter Carlsson själv har sitt på det torra sedan länge. Trots att han inte får något avgångsvederlag har han sitt på det torra. Peter Carlsson sålt av aktier för nästan 200 miljoner kronor i bolaget, enligt **DI**. Långt innan krisen slog till. Som mest var hans 6,9-procentiga innehav i Northvolt värderat till sju miljarder kronor. Idag torde värdet vara en bråkdel.

Under presskonferensen fick han frågor från Affärsvärlden om sin försäljning.

– Det finns ett par olika aspekter på det. Jag sålde inte för 200 miljoner, det var mindre, men det spelar ingen roll. Det var för fyra år sedan och det var mindre än 5 procent av mitt innehav. Jag gjorde det i ett skede när det var en väldigt stark efterfrågan på de här aktierna. 95 procent av mitt innehav ligger kvar. Där är jag i samma situation som alla andra aktieägare, säger Peter Carlsson.

Han säger att den senaste tiden varit jobbig och att fokuset på honom som person tagit hårt.

– Sedan finns det personliga aspekter som fokus på mig som jag tycker är väldigt jobbiga. Det är en del av beslutet att låta en ny ledningsgrupp driva det här vidare.

Peter Carlsson var tagen av stundens allvar när han svarade på pressens frågor.

– Det senaste året har varit otroligt tufft. Ur en mängd olika anspelningar. Jag skulle ljuga om jag sa att hela det här arbetet intill den här processen har varit en emotionell berg och dalbana. Det är väldigt mycket känslor idag. Det blev väldigt emotionellt när jag mötte personalen. Jag har gett åtta år dygnet runt för det här bolaget. Jag kommer fortsätta göra allt jag kan för bolaget.

LÄS MER:

[Northvolt får 22 miljarder i bidrag för ny fabrik i Kanada](#)

[Northvolts grundare hoppar av från krisfabriken](#)

[Northvolts Peter Carlsson: Då har vi batterier som...](#)

[Northvolts enorma skuldberg – de har lånat ut mest](#)

[Peter Carlsson avgår från Northvolt: "Emotionellt"](#)

[Northvolts bygge av fabrik för 50 miljarder igång](#)



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

9. Scania samtalar med andra batteritillverkare än Northvolt

Av Jonas Ekströmer/TT

Publicerad 15 nov 2024 kl 09.08

Utmaningar med Northvolt, då planerar Scania att säkra framtida batterileveranser på annat håll, för att öka produktionen av elfordon.



Lastbilstillverkaren Scania för diskussioner med flera batteritillverkare för att säkra leveranser till sina framtida elfordon, men står fortsatt bakom sin nuvarande partner Northvolt, trots deras utmaningar. Det uppger Scantias vd Christian Levin i en intervju med Reuters.

Eldrivna fordon är fortsatt under 1 procent av Scantias leveranser, men ambitionen är att skala upp detta rejält framöver. Enligt Levin förs samtal med andra leverantörer för att Scania själva inte skall bli drabbade om Northvolt får problem. Han betonar också att bolaget står bakom Northvolt på alla sätt man kan.

Volkswagen är Northvolts största partner och bolaget är även en viktig aktieägare med en andel på 21 procent. Parterna ingick ett gigantiskt leveransavtal 2021 värt många miljarder och som skulle sträcka sig över tio år.

10. Fortkörningsböter i Europa: Så dyrt är det att köra för fort

Publicerad 2024-11-21 kl 6:25 (uppdaterad 2024-11-21 kl 14:07) Text Erik Söderholm

Det är mer än fem gånger dyrare att köra för fort i Norge än i exempelvis Slovakien, visar nya siffror – och Österrike har höjt beloppsgränsen för extrema fortkörare.



Det kostar över 5 500 kronor att köra 14 km/tim för fort på en 50-väg i Norge. Det är mer än dubbelt så dyrt som i Sverige där fortkörningen kostar 2 400 kronor i böter.

Det visar en sammanställning från sajten [Discover Cars](#) som gått igenom bötesbeloppen i 20 europeiska länder.

Flera länder i norra Europa har tillsammans med Schweiz de högsta bötesbeloppen för den här typen av fortkörning. Lägst bötesbelopp har Slovakien, Lettland och Grekland där den som kör 14 km/tim för fort på 50-väg får betala 460 kronor i böter.

Det är alltså mer än fem gånger dyrare i Sverige och nästan tolv gånger dyrare i Norge.

Det är fler länder som sticker ut i sammanställningen. I Österrike kan fortkörare till exempel få betala böter på upp till 87 000 kronor i extremfall.



Erik Söderholm

Norge klart dyrast

Kostnad i svenska kronor för att köra 14 km/tim för fort på 50-väg.

Norge	5 512
Schweiz	3 080
Sverige	2 397
Danmark	2 328
Finland	1 969
Nederländerna	1 691
Italien	1 656
Slovenien	1 448
Ungern	1 424
Storbritannien	1 390
Irland	926
Frankrike	787
Kroatien	764
Portugal	695
Belgien	579
Spanien	579
Luxemburg	567
Grekland	463
Lettland	463
Slovakien	463

Grafik: Vi Bilägare • Källa: Discover Cars • Skapad med Datawrapper



Körde för fort – tvingas betala 1,4 miljoner



11. Regeringens skrotningspremie en stor flopp

Av Elias Medelberg Publicerad 2024-11-21 Uppdaterad 2024-11-21

Regeringen vill ge ut 10 000 kronor till den som skrotar sin äldre bil och byter till en elbil. Något som väldigt få är villiga att göra.



Skrotningspremien underpresterar. Få vill byta ut sin gamla bil.

Från och med den 15 augusti i år kan man få 10 000 kronor för att **skrota sin äldre bil och byta den mot en elbil**. Redan när förslaget kom var många kritiska.

Premien skulle inte få någon större effekt hävdade många. Vi kunde också rapportera om att svenska folket tyckte att **10 000 kronor inte räckte till**.

Fiaskot är nu verklighet. Efter tre månader återstår 99,4 procent av de 250 miljoner kronor som avsatts för 2024. Det finns alltså 248,5 miljoner kronor kvar, endast 1,5 miljoner har utnyttjats. Detta rapporterar **Di**.

Under 2025 skulle ytterligare 250 miljoner kronor avsättas till skrotningspremien.

Hittills har det kommit in 209 ansökningar varav 138 har beviljats. Totalt hade 50 000 premier kunnat betalas ut i år och lika många till under nästa år.

2030-sekretariatet, som driver på för en fossilfri transportsektor, vill se att regeringen ändrar premiens utformning. De vill att premien även ska gälla byte till biogasbil, konvertering till el och biogas, inköp av eldrivna lätta lastbilar, medlemskap i bilpool och kort till kollektivtrafik.

En utökning av skrotningspremien för att även gälla lätta lastbilar och husbilar önskar sig 2030-sekretariatet, som dessutom vill se att premien ska gälla juridisk person, och inte bara privatpersoner. En förlängning med ytterligare två år lyfts också.

12. Volvo-trimmare återupplivar klassisk Jaguar

Av Dexter Svärd Huss 21 november 2024, 12:28

Jaguar har lämnat förbränningsmotorer och sin gamla identitet bakom sig. Men före detta Volvo-trimmarna har en egen tolkning på en modern Jaguar. "Supercat" påminner om märkets guldålder.



Jaguar har länge varit symbolen för brittisk elegans och ingenjörskonst. **Nyligen har de skaffat en ny logotyp och rosa stil.** Något som fått bilentusiaster att rasa. Kanske var det något i stil med "Supercat" som fansen hade tänkt sig. Bilen är byggd av ingenjörsföretaget TWR, grundat 2020 som en separat enhet från Tom Walkinshaw Racing som tidigare trimmat Volvo.

Invigingsprojektet blir att blåsa nytt liv i XJS men i framtiden har de planerat att göra annat än bara Jaguarer och restomods. På 1990-talet arbetade Tom Walkinshaw Racing tillsammans med Volvo och deltog i brittiska standardvagnsmästerskap "BTCC" med racingversioner av Volvo 850 och Volvo S40. Företaget var även involverade i utvecklingen av den första generationen av Volvo C70.

Supercat är en hyllning och en fullständig omtolkning till en av historiens mest ikoniska sportbilar. Den kända designern Khyzyl Saleem har gett E-Types linjer en futuristisk omtolkning som smälter samman med E-Types klassiska arv. Karossen är helt gjort av kolfiber vilket sänker karossens originalvikt med 10 procent. Totalt väger Supercat endast 1605 kg.

En specialdesignad aluminiumram gör att den lätta bilen känns robust. Breda aggressiva hjulhus omsluter 21-tums fälgar med lågprofildäck medan bilens bakdel pryds av en strömlinjeformad diffusor som liknar en Le Mans-racers. Klassiskt läder och valbara detaljer i borstat aluminium smyckar insidan. Perfekt för den som är mindre sugen på de nya rosa Jaguarerna.



Men höjdpunkten kanske ändå är det som lurar under den ventilerade huven. Motorn är nu en utborrad kompressormatad 6,5-liters V-12. En förstorad drivlina ger 660 hk och 730 Nm. Detta leds till bakaxeln via en sexväxlad manuell växellåda med launch control.

TWR planerar att bygga endast 88 exemplar av Supercat, och varje bil kommer att vara skräddarsydd efter kundens önskemål. Priset? En blygsam summa på 350 000 pund, vilket motsvarar ungefär 5 miljoner svenska kronor. Efterfrågan har redan skenat.



LÄS MER:



Raseri mot Jaguars nya stil: "Ni dödar en ikon"



Jaguar gör total revolution med sitt ikoniska märke



Därför slutar Jaguar att sälja nya bilar i Sverige



Nya Jaguar I-Pace får snabbare laddning och nytt...



Miljardären som köpte Jaguar och Land Rover död



Dexter Svärd Huss är utbildad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio.

13. Så blev Scania Fire Editions ”omöjliga” färg möjlig

Publicerad av Heidi Bodensjö 2024-11-20 kl 15:55

Lastbilstillverkaren Scania tar regelbundet fram limited edition-serier (serier med begränsad upplaga) av lastbilar. Varje kollektion tas fram i samarbete med Svempas, ett varumärke som sedan 2021 ägs av Scania. Det är designern Jan Richter, Svempas, som ligger bakom hela designen. Fire Editions unika metallickulör, Sunburst Orange, ställde helt nya krav på såväl kulörformulering som lackeringsprocesser.



Scanias Fire Editions Sunburnt Orange har en påtaglig närvaro.

Fredrik Zetterling, Sales Engineer S-order and Product Adaptations, Scania CV AB, säger att det är tack vare Glasurits lösning som man kunde ta ett steg i processen. – Nu kan karosdelar och komponenter målas i sin helhet direkt från fabrik. Detta innebär effektivisering och besparing, säger Zetterling.

Sedan 1999, då Scanias första Limited Edition-serie Top Line togs fram, har cirka 600 specialbyggda bilar byggts. Alla bilar utom en demobil i varje serie säljs och brukas sedan i kundens verksamhet. Det handlar alltså inte bara om show-bilar, kraven på prestanda, yt-hårdhet och beständighet är lika höga som alla lastbilar man tillverkar.

Det tillverkas 50 bilar per serie och de säljer sig själva, säger Zetterling och redan nu är 26 av Fire Edition-bilarna bokade.

– Det är helt unika fordon. Även fronten och flera andra detaljer, säger han.



Utmärkande för varje serie är att kulör och lack ska vara unik och iögonfallande.

– Svempas legendariske lastbilsdesigner, Jan Richter, tog fram kulören Sunburst Orange till Fire Edition. Redan från start såg vi att särskild kulörkompetens skulle krävas för att ta färgen från koncept till produktion, säger Zetterling.

På Scania finns en stor stolthet över varje unik serie, Fire Edition är inget undantag.

Scania CV kontaktade Glasurit redan 2022. Samarbetet har sedan dess varit tätt och givande.

Stefan Ingmyr är Sales Manager Nordics, Commercial Vehicles. Han räknas ofta som en branschledande auktoritet när det gäller produkter, processer och lösningar för CV-lackering.

Något som är speciellt för fordonen i Limited Edition-serierna är att varje del lackeras manuellt. I Scanias ordinarie serietillverkning av lastbilar målas karosdelar och komponenter i robotiserade lackeringslinor med solida färger. Då är kulörmatchning mellan delarna ingen utmaning.

50 exemplar är dock en för liten volym för robotlackering. Manuell lackering ställer extremt höga krav på att lacken ska ge likvärdiga resultat, oavsett vilken kompetent lackerare som håller i färgsprutan.

För Glasurit var det en självklarhet att anta utmaningen när Scania kontaktade dem.

– Tillsammans har vi skapat en lack som gör rättvisa åt Svempas unika kulördesign. Samarbetet har varit givande, inspirerande, säger Stefan Ingmyr.

Teknisk beskrivning av Glasurits lösning

Glasurits kulörkompetens sattes på prov när Sunburst Orange skulle formuleras. Att ta fram metalliclacker med förlåtande sprutegenskaper är alltid en balansgång. Glasurits lacksystem 55 linjen och 68 linjen visade varför de är bra på lackering av kommersiella fordon.

Baslack är Glasurits 55-linje som är en välbeprövad och stabil produktlinje av lösningsmedelsburen baslack. En nyckel för att få ett likvärdigt resultat, trots olika lackprocesser.

Klarlacken är Glasurits 68-klarlack, även den en stabil och säker klarlack med utmärkta egenskaper som gör att den motsvarar bil- och lastbilstillverkarnas högt ställda krav på beständighet.

Stefan Ingmyr kommenterar avslutningsvis metalliclösningen som enligt honom aldrig gått att lösa tidigare.

– Med blandningen av pearl-pigment i olika form och storlek kan vi skapa en kulör som uppför sig stabilt och förutsägbart och minskar effekten av variationer som alltid förekommer mellan olika målare och manuella processer, säger han.

14. Moto Guzzi kommer med stora MC-nyheter

Av Andreas Jemn 21 november 2024 kl 06:10

Moto Guzzi sätter radarteknik på Mandelloserien. Nu ska alla tre versionerna utrustas med det berömda Rider Assistance Solution-systemet. Dessutom har alla versioner testats i vindtunnel.



FILM: https://youtu.be/U1mro6k_vJw

Inför 2024 släppte den klassiska italienska motorcykeltillverkaren från Comosjön sin nya äventyrshoj Stelvio. Den hade en ny och spännande teknik. Den så kallade Rider Assistance Solution, som är en radar i 4D. Den läser av omgivningen och varnar föraren för alla faror. Det spelar ingen roll om det kommer från sidan, bakifrån eller om det helt enkelt dyker upp framför hojen. Systemet håller koll på allt.

När det introducerades med Stelvio blev det en stor succé. Både köpare och testare har hyllat den här radartekniken som gör körningen både roligare och säkrare, allra helst om man tar sig fram i riskfyllda miljöer.

I Mandelloserien finns det tre versioner. Den billigaste är I V100 Mandello, därefter har vi Aviazione Mandello och därefter den dyraste och mest exklusiva S V100 Mandello, de är alla döpta efter platsen där företaget en gång grundades, Mandello di Lario vid Comosjön. Det skedde 1921, efter första världskriget kom tre piloter hem till Lombardiet igen. De började bygga motorcyklar, resten är historia och i dag är deras livsverk ägt av Piaggio.

Mandelloserien har också utrustats med aktiv fjädring från Öhlins. Dessutom finns det övervakning av däcktrycket och uppvärmda handtag. Hojarna har också testats i en vindtunnel och ger föraren själv möjlighet att ställa in de aerodynamiska förutsättningarna beroende på vilken typ av körning man ska ge sig ut på.

15. Maserati Biturbo har rasat i värde – fyndläge?

Publicerad 1 augusti 2021

Text Jon Remmers

Ny kostade Maserati Biturbo som fem vanliga bilar. I dag kan du hitta en för betydligt mindre än så.



Var du än fäster blicken verkar den landa på skinn, väldigt dyrt trä, eller en guldklocka! Luta dig tillbaka i det mjukt skålade sätet och gnugga länder tillrätta. Känner du doften? Det är så här överflöd och tvättäkta framgång luktar. Ett liv i sus och dus med turer i västerfil över kontinenten till Monaco och Saint Tropez.

Du har faktiskt råd! Åtminstone med bilen. Instegsmodellen i familjen Biturbo kostade motsvarande fem VW Golf i slutet av åttioalet. I dag börjar priserna på betydligt mindre än så.

Maserati Biturbo rörde upp ett enormt intresse när den visades på Turinsalongen 1981. Bilarna fick snudd på superbilsprestanda tack vare de dubbla turboaggregaten och fick inledningsvis mycket beröm.

Men snart haglade klagomålen. Biturbo kunde stanna lite varsomhelst. All belysning kunde slockna. Bilen kunde vara hart när omöjlig att starta när motorn var varm. Kablar stack fram där de inte borde sticka fram. Plastmaterialen kändes för mycket som plast och inredningsdetaljer lossnade.



Du lever ett gott liv inuti en Maserati Biturbo.



*Kolla insprutningens spjällägesgivare! Den är röd för att matcha plenumkammaren.
Biltillverkare som färgmatchar sina spjällägesgivare vill väldigt mycket!*

Motorn är en V6 helt i aluminium. Fördelen med två turboaggregat är att den låga massan i vart turbinhjul snabbare kommer upp i varv – fördröjningen när man trampar på gas blir kortare. Topplocken med tre ventiler var en annan nyhet. Två ventiler för insug, en för avgas.

Körgenskaperna är bipolära – det är två vitt skilda väsen som trängs i en och samma kaross! Du kan helt problemfritt puttra runt i modern tjuvtjock stadstrafik. Petar du sedan ner en pinne och faller landgången så är det få moderna bilar som hänger med. Noll till hundra på ungefär 6,5 sekunder.

Ut på öppen väg och bilen är återigen en pysmysig familjebil med inkännande styrning och kanske något trångt baksäte.

Satsa på en så sen bil som möjligt. Ju mindre åttiotal som återstår – desto mer tid har Maseratis ingenjörer fått att avlägsna sig från de ärligt talat ganska fasansfulla åren i början.

Maserati Biturbo Si 1988

Nypris: 322 000 kronor.

Motor: V6 med en kamaxel per cylinderrad, kamrem. Tre vent/cyl. Bränsleinsprutning. Vattenkyllning. Volym 1 996 cm³. Max effekt 185 hk DIN vid 6 000 v/min. Max vridmoment 255 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda. Golvspak. Differentialbroms.

Mått: L 415,5/B 171,5/H 130,5 cm. Tjänstevikt 1 340 kg. Tank 80 l

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Mac Pherson fjäderben fram, fyrledad bakaxel. Teleskopstötdämpare fram/bak. Krängningshämmare fram/bak.

Bromsar: Skivor fram och bak. Bromsservo.

Fartresurser: Toppfart 215 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 6,1 s.

Förbrukning: 0,7–1,7 l/mil.

Livscykeln

1981 Visas på Turinsalongen.

1982 De första bilarna börjar säljas. Vinylinredning och plastträ. Skinn var tillval. Bilarna hyllas för lysande prestanda, men snart börjar driftsäkerheten kritiseras.

1983 Biturbo lanseras internationellt och en 2,5-litersversion av motorn tas fram.

1984 Biturbo S med på 2,5 liters motor och 190 hk kommer på vissa marknader.

1985 Biturbo Serie II. Instrumenteringen blir elliptisk istället för kvadratisk och modellen får den karaktäristiska guldlockan på panelen.

1987 Toppmodellen bland sedanerna heter 430, med samma 2,8-liters motor på 247 hk som 228. Maserati 430 är först ut med mycket teknik som senare blir standard på övriga modeller.

1988 Karosserna får mjukare kanter och modellerna byter namn.

1988 Grundmodellen Biturbos plats i programmet övertas gradvis av 222. Tvåsitsiga Karif börjar säljas.

1990-talet Modellserien utvecklas långt in på 90-talet. Det tvistas om vad som fortfarande kan anses vara en "Biturbo". 1991 presenteras "Racing" och i den lämnar tvålitersmaskinen 285 hk.

16. Stora motorkatastrofer: Jowett Javelin

Den 30 november 2022

Tänk på revolutionerande bilar från Storbritannien efter andra världskriget och en liten tanke dyker omedelbart upp: **1959 års Mini**. Tolv år innan landets mest kända bil lanserades fanns det dock en annan tyst briljant, regeltänjande maskin.



Precis som Mini skulle den bilen vinna silver i Monte Carlo-rallyt. Det skulle också visa att snabb kurvtagning i en familjebil inte behöver vara en het affär. Det var till och med den första brittiska bilen som hade en böjd vindruta. Precis som Mini var dess design till stor del ett verk av en man.

Den bilen var Javelin från 1947. Jämfört med de flesta av de uppvärmda, upprättstående, separat leriga förkrigsåterblickarna som de flesta brittiska biltillverkare byggde i slutet av 1940-talet, var Javelin en titt in i en ljusare framtid. Dess ursprung var lika överraskande som dess strömlinjeformade silhuett, som kommer från det Yorkshire-baserade företaget Jowett.

Född i Bradford

Detta var en relativt liten grupp jämfört med dåtidens dominerande Austin, Morris, Hillman, **Ford och Vauxhall**. Sortimentet före Javelin kretsade främst kring en tuff 1,0-liters tvåcylindrig **motor** som grundarna av bröderna Jowett hade utvecklat 1910. Denna motor användes vanligtvis för att driva skåpbilar och utilitaristiska familjebilar, som skulle ha kompletterat hem utan badkar och utedass.

Det fordon som Jowett var mest beroende av för sin verksamhet var Bradford-skåpbilen, en omarbetning från 1946 av en design från 1932 som ändå hittade 38 000 köpare. Många av dem var utomlands och förmodligen, med tanke på dess topphastighet på 55 mph/90 kph, hade de flesta av dem tid på sig. Javelin var dock kapabel till en mycket häftigare 80 mph/130kph: ögonvidgande hastighet för en familjebil från slutet av 1940-talet. Och den hade ett utseende som passade till den.



Men det som gjorde Javelin särskilt speciell var mer än dess rena, fastback-form. Dess skapare var långt före sin tid för att föreställa sig den som en **världsbil**: lämplig inte bara för Storbritannien, utan även för Europa, Nordamerika och Afrika. Designern Gerald Palmer var bättre kvalificerad än många andra för uppgiften, eftersom han växte upp i södra Afrika. Hans erfarenhet av grusvägar avgjorde flera av Javelins grunder, bland annat åtta tums markfrigång och det ovanligt starka chassit som delvis var ansvarigt för dess fina hantering.

Hal som en fisk

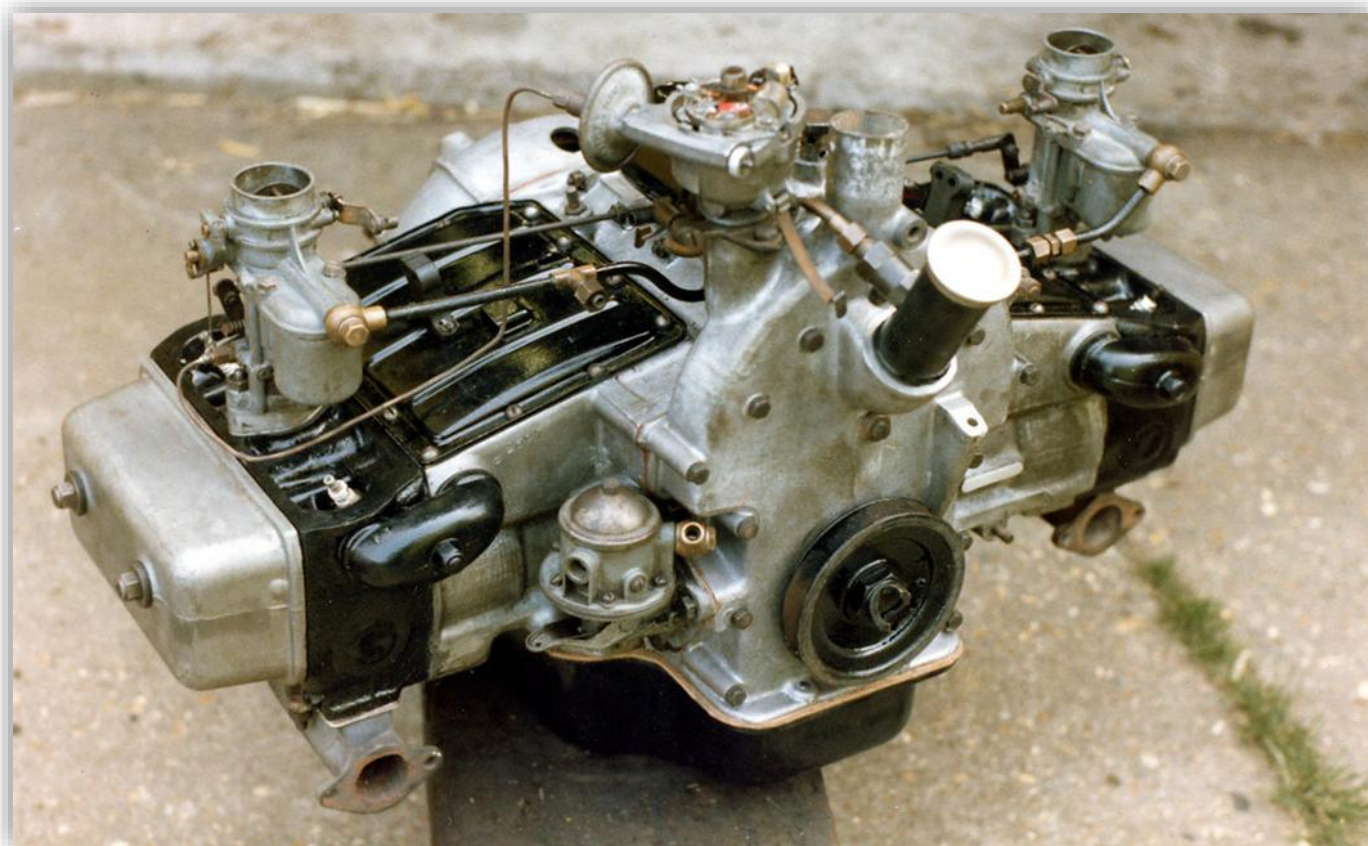
Liksom Mini-designern Alec Issigonis var Palmer mycket mer än en stylist, hans avsevärda ingenjörskunskaper gjorde det möjligt för honom att designa hela bilen, inklusive motorn. Förutom att sikta på det robusta ville han också ha en elegant kaross med gott om passagerarutrymme. Jowetts aerodynamiska egenskaper var delvis gissningar, **bilen** såg aldrig insidan av en vindtunnel, men det fanns en utbredd uppfattning vid den tiden att bilar i slutändan skulle likna en droppform av en fisk.

På många sätt var det rätt, Palmers försök ledde till en sluttande svans, inkörda bakhjul och frånvaron av fotsteg. Den välvda vindrutan skulle också ha hjälpt, glastillverkaren Triplex erbjöd Jowett chansen att bli först i Storbritannien med den här funktionen.

Den rymliga kupén – ett framsäte med plats för sex personer – åstadkoms genom att montera Javelins 1,5-litersmotor långt fram. Den var lite mer kompakt än en konventionell rak fyrcylindrig **motor** på grund av sin Subaru-liknande "boxer"-layout, vilket gav ett kortare motorblock.

Race och rallyframgångar

Flat-fours var inget nytt för Jowett. Företaget hade sålt en del före WW2, layouten var en logisk utveckling av företagets flat-twin. Men den här motorn var helt ny, och Palmers verk.



Han konstruerade också bilens utrymmeseffektiva, helt oberoende torsionsstångsfjädring (de flesta andra bakhjulsdrivna bilar hade fortfarande en levande axel upphängd av vagnfjädrar). Resultatet blev en åktur som höll en spjutmans tobak i pipan, och väghållningen tillräckligt greppvänlig för att få moster Gertie att bli alldeles nervös.

Allt detta bidrog till **bilens** något oväntade klassseger i **Monte Carlo-rallyt** 1949, där Palmer var kartläsare. Denna framgång följdes av en ännu mer imponerande klassseger i Spa 24-timmars, där spjutet snart fick ett namn som en bil för sportmannen.

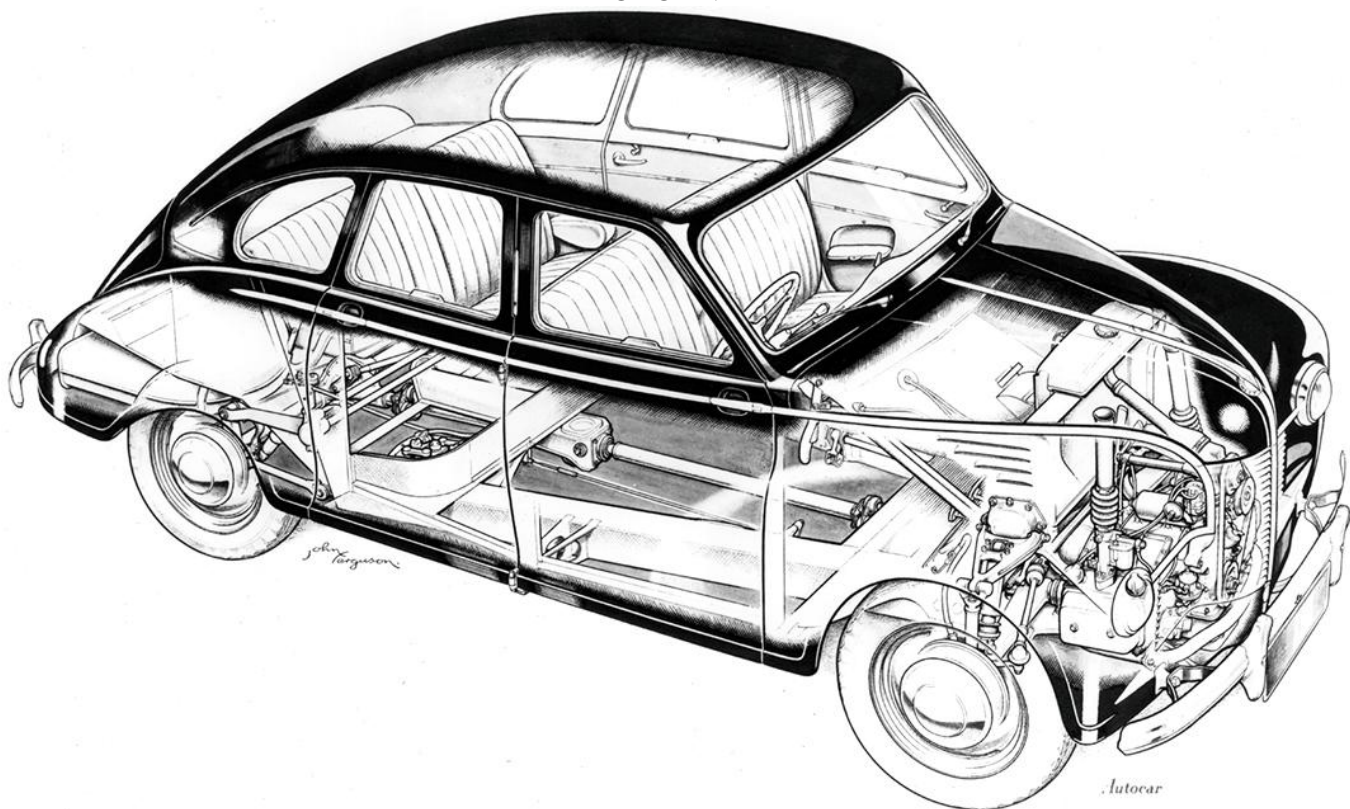
De tror att allt är över

Den fick också massor av utmärkelser i pressen, och *The Motor* drog slutsatsen att Javelin hade "en kombination av egenskaper som gjorde bilen oöverträffad inom sitt område". Jowetts satsning på en ny bil, en ny motor och avancerad ny fabriksutrustning för att bygga den såg ut att löna sig. Och efter att ha avslutat denna design blev Palmer headhuntad av Nuffield Organisation för att designa nya modeller för Morris, Wolseley, Riley **och MG**.

Tyvärr lämnade han efter sig ett företag vars framgång skulle vändas till misslyckande. I ett försök att spara pengar konstruerade Jowett sin egen växellåda för att ersätta den inköpta enheten, men lådan klarade inte jobbet. Av de första 1 000 **bilarna** som utrustades med den drabbades 78 av fel, med tidiga bilar som också var benägna att överhettas och spräcka vevaxlarna.

Jowett uppgraderade till slut motorn till en ganska tuff motor, men vid det laget hade Javelins dåliga rykte och en krympande brittisk marknad gjort att försäljningskurvan hade sjunkit.

Javelins karossleverantör hade också köpts upp av Ford, som fortsatte att uppfylla kontraktet till den grad att Jowett till slut var tvungen att lagra karosser runt Bradford, inklusive fotbollsplanen, eftersom försäljningen var så långsam. Leveranserna av karosser stoppades tillfälligt 1952 och återupptogs aldrig, eftersom Jowett upphörde med sin verksamhet 1954.



En stor bilkatastrof

Företaget hade gått för långt, introducerat för många nya komponenter och system och sedan misslyckats med att testa dem tillräckligt. Hade spjutet varit mer pålitligt hade det kunnat ta Jowett till nya höjder. Som det var nu byggdes bara 22 700 exemplar – färre än den geriatriska skåpbilen i Bradford.

Den brittiska **bilindustrin** har många historier om modiga misslyckanden, precis som amerikanska, tyska, franska, italienska och japanska biltillverkare har.

Det som gjorde Javelin annorlunda, förutom dess slående utseende, var dock kvaliteten på tänkandet som gick in i dess design. Det är verkligen synd att samma ansträngning inte investerades i att göra den tillförlitlig.





Roger Warolin