



Zimmer Golden Spirit

1. Då kommer det billigare märket L60 från Nio Onvo till Europa
2. Putin kan starta en rysk elbilsrevolution
3. Opel Corsa är den mest energisnåla elbilen som finns att köpa
4. Misshandlat elbilsbatteri kan hålla längre
5. Nu lägger Volkswagen ned VR6-motorn
6. 35 000 jobb försvinner på Volkswagen
7. Krislarm hos Porsche
8. Regeringen står fast med att bensin- och dieslbilar ska förbjudas
9. Northvolt-chefer gjorde miljonklipp före kraschen
10. Ny ägare till Nevs bilprojekt kan vara på gång
11. Nya Corvette slår rekord
12. Körde Volvos eldrivna lastbil från Göteborg till Malaga och tillbaka
13. Zimmer Golden Spirit
14. Saab Sonett IV
15. Essex Super Six Boattail Speedabout
16. Fredagsfilmen

1. Billigare märke från Nio – då kommer Onvo L60 till Europa

Av Carl Undéhn 19 dec 2024

Med två nya märken för billigare modeller vill Nio öka sin försäljning. Först ut av de båda är märket Onvo, som redan har börjat sälja sin första modell L60 på den kinesiska marknaden. Att en europeisk lansering är planerad har Nio-chefen William Li antytt flera gånger tidigare.



Nu säger märkets produktchef Eric Yu till branschtidningen [Automotive News](#) att Onvo L60 lanseras i Europa när tillverkningen av modellen kommer upp i 30.000 exemplar i månaden. Något som väntas ske i mars nästa år, så senast under andra kvartalet 2025 borde vi kunna räkna med säljstart för Onvo L60 i Europa.

21 procent strafftull utöver de 10 procent importtull som redan gäller på bilar från Kina. Då först i Storbritannien, vilket kan ses som ett lite udda val då det är en marknad där Nio i dag inte säljer sina bilar. Men efter Brexit är önationen som bekant inte längre en del av EU, vilket betyder att det där inte finns några strafftullar på elbilar tillverkade i Kina. Sedan de preliminära strafftullarna blev permanenta i slutet av oktober beläggs Nio:s bilar med

Med Onvo L60 har Nio varit tydliga med att de utmanar den storsäljande modellen Tesla Model Y. Premiären i Kina innefattade även [en reklamfilm](#) där de båda modellerna jämfördes direkt med varandra. Bland annat framhölls då att Onvo L60 ska ha bättre utrymmen på insidan och en effektiv drivlina med en förbrukning på 1,21 kWh per mil. Enligt den kinesiska körcykeln lovas en räckvidd på upp till 100 mil, men räkna med kortare WLTP-siffror.



Onvo L60 har LFP-batterier från Byd och erbjuds i Kina med de båda storlekarna 60 eller 85 kWh. Som hos Nio:s övriga modeller går det även att byta batteri som alternativ till att snabbladda vid en så kallad Power Swap Station. I dagsläget finns det åtta sådana mellan Stockholm och Malmö, men för att även Onvo L60 ska kunna byta batteri krävs fjärde generationens Power Swap Station, som ännu inte finns i Sverige.



Carl Undéhn

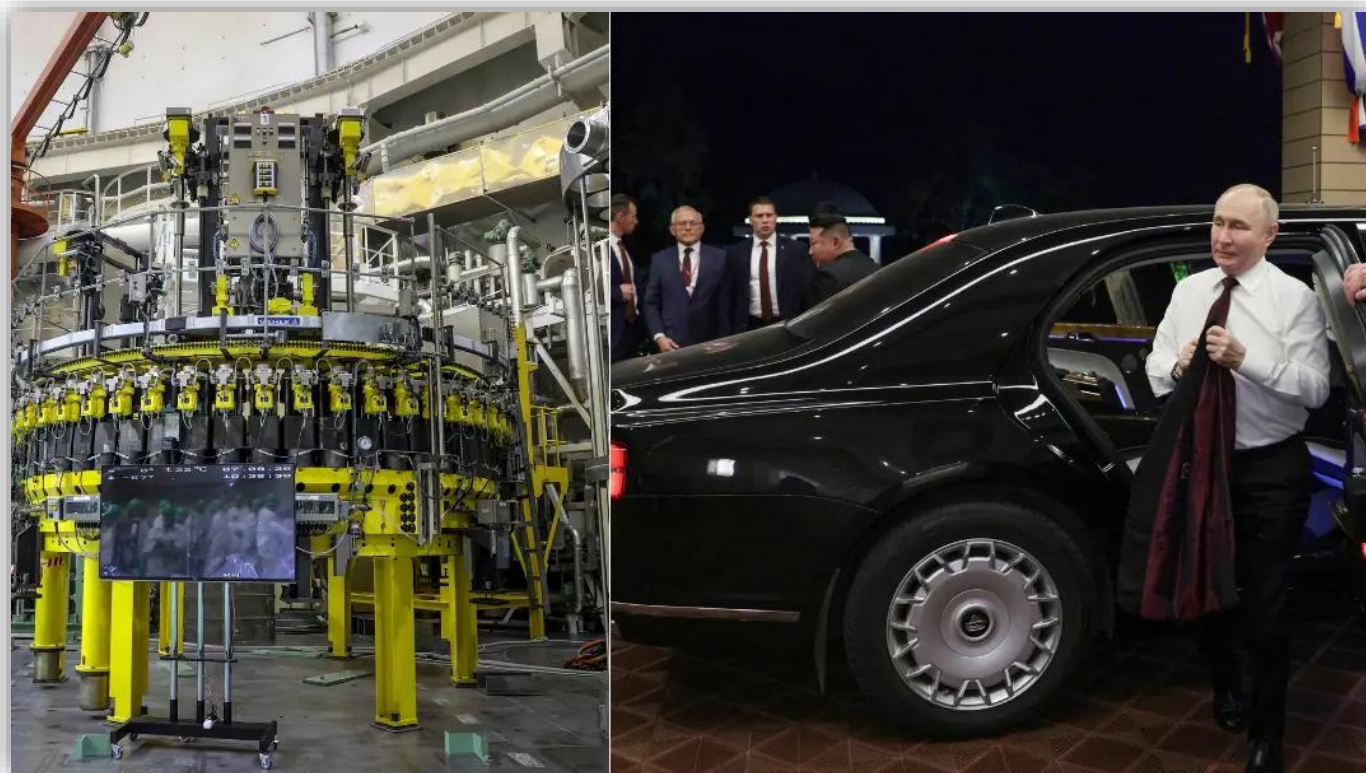
2. Putin kan starta en rysk elbilsrevolution

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 20 dec. 2024

Publicerad 20 dec. 2024

När Kina knäcker världen med sina elbilar och andra vägrar samarbeta med Ryssland ja då tar de saken i egna händer. Med hjälp av kärnkraft.



Kommer Putin själv att åka i en el-limo i framtiden?

Glöm **Tesla** och kinesiska elbilar, nu är det Ryssland som siktar på att bli en stormakt på elbilsmarknaden. Och det med hjälp av ingen mindre än kärnkraftsjätten **Rosatom**, som ska förse de nya bilarna med batterier, skriver **Carscoops**.

Kanske blir det just en Rosatom-driven elbil som tar över efter Rysslands president Putins nuvarande bensinslukande limousin?

Från kärnkraft till elbilar

Rosatom, känt för sina kärnkraftverk och (rysk) militär teknologi, satsar nu miljarder på att bli en ledande aktör inom elbilsbatterier. Två gigantiska batterifabriker är redan under uppbyggnad.

Målet är att göra Ryssland självförsörjande på batterier och kunna konkurrera med Tesla och kinesiska tillverkare. Regeringen planerar att investera motsvarande 8,3 miljarder kronor i projektet under de kommande tre åren.

En plattform för alla

Ryssland nöjer sig inte med att bara tillverka batterier. De utvecklar också en helt egen plattform för elbilar och hybrider. Tanken är att plattformen ska vara så flexibel att den kan användas för allt från småbilar till lyxlimousiner.

En bilindustri i kris

Satsningen på elbilar kommer efter en turbulent tid för den ryska bilindustrin. Sanktionerna efter invasionen av Ukraina har slagit hårt mot produktionen. Många utländska biltillverkare har lämnat landet och produktionen har rasat.

Men nu hoppas Ryssland att elbilarna ska bli en väg ut ur krisen.

En ny era för Ryssland?

Kan Ryssland lyckas med sin storsatsning på elbilar? Kommer Rosatom att bli en nyckel-spelare på den globala batterimarknaden? Och kommer Putin att byta ut sin bensindrivna limo mot en eldriven kärnkrafts-skapelse? Det återstår att se. Men en sak är säker: Ryssland är fast beslutna att ta en ledande roll i den gröna bilrevolutionen.



Kris: Volkswagen allt mer desperata

Volkswagen kämpar för att behålla lönsamheten och framtiden för deras tyska fabriker hänger i en skör tråd. Tidigare denna månad stoppades produktionen av



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



3. Opel Corsa är den mest energisnåla elbilen som finns att köpa

Posted by Kristofer Rask december 19, 2024

Green NCAP vill öka medvetenheten om bilars miljöpåverkan och få oss att välja en bil som har en sådan låg påverkan som möjligt. Bakom initiativet står säkerhetstestarna på Euro NCAP. Nu har Green NCAP publicerat resultatet på en rad nya bilmodeller. I testerna ingår både elbilar och bilar med förbränningsmotorer.



Bland nyligen testade elbilar finns Opel Corsa, Hyundai Kona, Tesla Model 3 och Byd Atto 2. Green NCAP hyllar Opel Corsa som får det högsta totalbetyget i organisationens tester någonsin.

Corsa väger bara 1,5 ton och kommer med ett lagom stort batteri på 51 kWh anser Green NCAP. Tester på förbrukningen vid motorvägsfart och vid -7°C imponerar och Corsa är en av de mest energieffektiva elbilarna som organisationen testat. Corsa får ett helhetsbetyg på 99 % och fem gröna stjärnor.

– Ett bekymmer är att bilens höga prestanda vid testning potentiellt kommer på bekostnad av kupéuppvärmningen. Andra elbilar värms upp mycket snabbare och till högre temperaturer än den här, skriver Green NCAP.

2022 testade Green NCAP Tesla Model 3 för första gången. Den imponerade redan då, men det är tydligt att Tesla har förbättrat bilen. Green NCAP har nu testat bakhjulsdrivna Model 3 som väger 1763 kg och har en imponerande effektiv drivlina i kombination med en optimerad aerodynamik.

– Återigen sätter Model 3 ett imponerande rekord, endast 20,8 kWh/100 km i motorvägstestet vid 130 km/h. Dessutom utan kompromiss i komfort. Vid uppvärmning från -7°C tog det imponerande tre minuter att nå en kupétemperatur på 18°C vid förarplatsen, skriver Green NCAP.

Tesla Model 3 når ett totalbetyg på 98 procent och får 5 gröna stjärnor.



Tesla Model 3 Performance.



Hyundai Kona har förbättrats avsevärt sedan Green NCAP testade den för första gången 2020. Nu har den längre räckvidd och starkare motor.

– Från vad som kunde ses som en nischprodukt på den tiden har den nya elektriska Kona allt som krävs för att bli en framgång på europeiska vägar, skriver Green NCAP.

I testerna har Hyundai Kona bland de lägsta förbrukningsciffrorna som man uppmätt på en bil och dess energieffektivitet men också höga verkningsgrad hyllas. Hyundai Kona får totalbetyget 98% och fem gröna stjärnor.

– Prestandan hos den elektriska Opel Corsa, den nya Tesla Model 3 och Hyundai KONA är alla skäl för deras ingenjörer att vara stolta, kommenterar Aleksandar Damyanov, teknisk chef på Green NCAP.

Testresultat

Nedanför listas samtliga bilar som testats av Green NCAP under 2024. Fullständiga betyg och bedömningar [finns att läsa hos Green NCAP](#).

Modell	Testdatum	Totalbetyg	Drivlina
Opel Corsa	Dec 2024	99%	Elbil
Hyundai Kona	Dec 2024	98%	Elbil
Tesla Model 3	Dec 2024	98%	Elbil
BYD Atto 2	Dec 2024	96%	Elbil
MAZDA MX-30	Dec 2024	64%	Hybrid
Mercedes-Benz GLA	Dec 2024	57%	Hybrid
Dacia Duster	Dec 2024	50%	Bensin
CHERY OMODA5	Dec 2024	38%	Bensin
Jeep Avenger	Nov 2024	97%	Elbil
Honda e:Ny1	Nov 2024	94%	Elbil
Honda Civic	Nov 2024	56%	Hybrid
Mercedes-Benz GLC	Nov 2024	55%	Diesel
Škoda Karoq	Nov 2024	52%	Bensin
MINI Countryman	Nov 2024	46%	Bensin
Subaru Cross	Nov 2024	39%	Hybrid
Toyota bZ4X	Sep 2024	97%	Elbil
Kia EV6	Sep 2024	94%	Elbil

MOTORNYTT

Modell	Testdatum	Totalbetyg	Drivlina
BYD SEAL U	Sep 2024	93%	Elbil
Peugeot 308	Sep 2024	55%	Diesel
VW Taigo	Sep 2024	53%	Bensin
Kia Ceed	Sep 2024	37%	Bensin
Honda CR-V	Jun 2024	44%	Hybrid
FIAT Doblo	Jun 2024	42%	Diesel
ZEEKR X	May 2024	96%	Elbil
ZEEKR 001	May 2024	95%	Elbil
VW ID.7 Pro	Mar 2024	98%	Elbil
Škoda Enyaq	Mar 2024	96%	Elbil
Opel Astra	Mar 2024	51%	Diesel
Toyota Corolla Cross	Mar 2024	49%	Hybrid
BYD Dolphin	Feb 2024	98%	Elbil
Hyundai IONIQ 6	Feb 2024	98%	Elbil
BMW i4eDrive35	Feb 2024	96%	Elbil
MG 4Comfort	Feb 2024	95%	Elbil
smart #3Pro+	Feb 2024	95%	Elbil
BMW 2 Series	Feb 2024	51%	Bensin



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.](#)

4. Ny studie: "Misshandlat" elbilsbatteri kan hålla längre

Publicerad 2024-12-20 kl 6:25 (uppdaterad 2024-12-20 kl 8:50) Text Erik Söderholm

En ny studie som baseras på siffror från 92 elbilar gör forskarna förvånade. Det visar sig att ett batteri som skötts på "fel" sätt i själva verket kan hålla kapaciteten riktigt bra.



Många är nyfikna på hur mycket kapacitet elbilsbatterierna tappar över tid. Det är nämligen en av de **viktigaste faktorerna** som bestämmer hur mycket en elbil är värd.

Det har i flera omgångar kommit siffror som visar att batterierna inte alls tappar så mycket kapacitet som många kanske tror. Senast i raden är **besiktningskedjan Dekra** som batteritestat 25 000 elbilar.

Även forskare vid Stanford Battery Center i USA har kommit till samma slutsats i en **studie** som publicerats i Nature Energy.

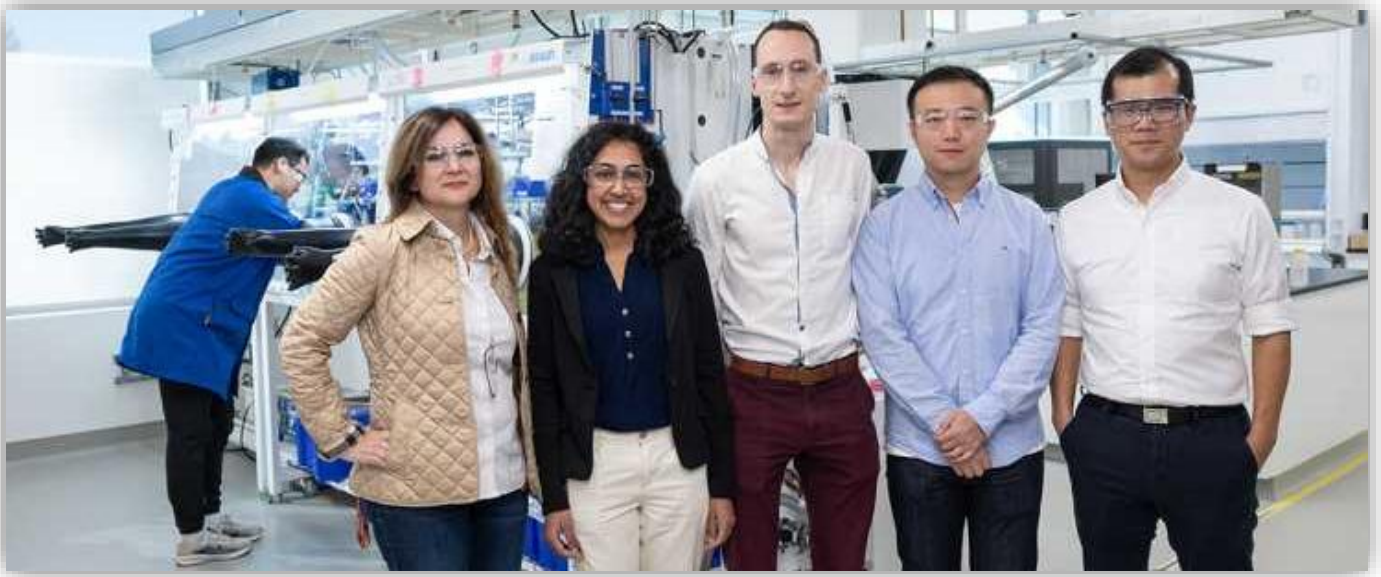
– Vi blev överraskade av att vanlig bilkörning med frekvent acceleration, inbromsningar som laddar upp batteriet lite grann, att stanna och gå in i en butik och sedan låta batterierna vara i flera timmar hjälper batterierna att hålla längre än vi trodde, säger Simona Onori, en av forskarna bakom studien.

Under två års tid har batterierna och körvanorna i 92 elbilar undersökts. Det visar sig alltså att korta och snabba accelerationer faktiskt inte ökar batteridegraderingen, något många hävdade tidigare.

Att gasa och bromsa kraftigt har annars varit känt som ett sätt att "misshandla" batteriet i de tester som gjorts och som baserats på labbtester.

– Om något så minskar det batteriets åldrande, säger Alexis Geslin, en annan av författarna.

Batterierna kan åldras både av användande och tid – och åldrandet sker på olika sätt. För de allra flesta bilägare är det tiden som åldrar batteriet och inte användandet, och forskarnas slutsats blir att batterierna kan hålla upp till 40 procent längre i verkligheten än i de labbtester som annars används i branschen.



”Vi blev överraskade av att vanlig bilkörning hjälper batterierna att hålla längre än vi trodde”, säger forskaren Simona Onori (till vänster).



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Dåligt elbilsbatteri kan kosta säljaren tusenlappar



25 000 elbilar testade: Så bra håller batteriet

5. Slutkört: Nu lägger Volkswagen ned VR6-motorn

Publicerad 2024-12-19 kl 10:10 (uppdaterad 2024-12-19 kl 13:44) Text Erik Söderholm

Efter mer än 30 år väljer Volkswagen att skrota den udda sexcylindriga motorn som funnits i mängder av modeller.



Volkswagens VR6-motor levde kvar länge men är nu till slut nedlagd. Den fanns i mängder av modeller inom VW-koncernen, bland andra Volkswagen Corrado.

Efter 34 år försvinner nu Volkswagens så kallade VR6-motor. Tillverkningen läggs ned efter nästan 1,9 miljoner byggda exemplar, skriver Volkswagens talesperson Andreas G Schleith på [LinkedIn](#).

VR6-motorn försvann i Europa för många år sedan men levde vidare i USA och Kina. Nu läggs den alltså ned globalt och den sista motorn byggdes den 12 december.

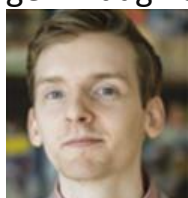
Till skillnad från en vanlig V6-motor har VR6-motorn en mindre vinkel mellan cylindrarna, och bara ett topplock.

Volkswagens VR6-motor levde kvar länge men är nu till slut nedlagd. Den fanns i mängder av modeller inom VW-koncernen, bland andra Volkswagen Corrado.

Volkswagens VR6-motor premiärvisades 1991 i tredje generationen Golf. Den har funnits i flera olika modeller som bland annat Corrado och Passat, men även hos koncernsyskon som Porsche Cayenne, Audi TT och Skoda Superb.

VR6-motorn var också den tekniska grunden till VW-koncernens W12-motor som Bentley använde och som [också är nedlagd](#).

Att utveckla en kompakt V6-motor var ett sätt för Volkswagen att klättra på premiumstegen. I dag har rollen tagits över av fyrcylindriga turbomotorer och hybriddrivlinor.



Erik Söderholm

6. Klart ikväll: 35 000 jobb försvinner på Volkswagen

Av Maths Nilsson

20 december 2024 kl 19:38

35 000 jobb försvinner från Volkswagen i Tyskland. Efter tuffa förhandlingar har VW och IG Metall träffat en uppgörelse på fredagskvällen.



Efter dagar av långa förhandlingar enades Volkswagen och IG Metall om ett stort besparingspaket för biljätten. 35 000 jobb försvinner fram till 2030. Två fabriker kommer dessutom att läggas ner. Den totala besparingen ligger på 150 miljarder euro. Överenskommelsen får ses som en seger för facket då ledningen både ville sänka löner och lägga ner fabriker.

Volkswagen lovar dessutom att nedskärningarna ska göras på ett socialt ansvarsfullt sätt, uppger [Handelsblatt](#). Direkta uppsägningar ska inte göras.

– Vi hade tre prioriteringar i förhandlingarna: att minska överkapaciteten på de tyska platserna, minska arbetskostnaderna och minska utvecklingskostnaderna till en konkurrenskraftig nivå. Vi har uppnått hållbara lösningar på alla tre frågorna, säger VW:s märkes- vd Thomas Schäfer.

Det blir inga omedelbara nedläggningar av fabriker, men fordonstillverkningen i Dresden upphör redan nästa år. Dessutom ska produktionen i Osnabrück avslutas under sensommaren 2027. Vad som händer efter det är osäkert, men ett ”framtidsperspektiv för platsen” ska tas fram enligt överenskommelsen. Volkswagens produktionskapacitet sänks med 734 000 bilar per år.



Thomas Schäfer, vd för bilmärket Volkswagen.

Ledningen hade krävt en lönesänkning på tio procent. De fick vika sig. Men istället blir personalen utan löneökningar fram till 2030 och får sänkt bonus. Daniela Cavallo som är chef för facket's företagsråd ser överenskommelsen som en framgång.

– Även om det finns kollektivavtalseftergifter utöver månadsinkomsten, motverkas dessa av det solidaritetsbaserade bevarandet av alla platser inklusive framtidsutsikter, ny anställningstrygghet fram till slutet av 2030 och, sist men inte minst, vissheten för styrelsen att förändringar hos Volkswagen mot arbetskraftens vilja kommer att misslyckas fördöms, säger hon.

LÄS MER:

- [Så vill VW-facket rädda jobb och fabriker](#)
- [Har 110 milj i lön – nu vill han stänga tre fabriker](#)
- [Strejk i VW:s fabriker – i hela Tyskland](#)
- [VW-anställda hotar gå i strejk: "Jag är riktigt arg"](#)
- [Här går nio VW-fabriker ut i strejk](#)
- [Elbilar orsakar jobbslakt – 15 000 får gå](#)
- [Så vill VW rädda tre fabriker från nedläggning](#)
- [VW säger upp kollektivavtal: "Historisk attack"](#)
- [Ny vinstvarning från VW – försäljningen faller](#)
- [Akut kris hos VW – bilfabriker kan läggas ner](#)



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

7. Krislarm hos Porsche – 8000 jobb är i fara

Av William Karlsson 19 december 2024 kl 09:51

Bilkrisen har nått Porsche. De kan nu tvingas säga upp 8000 anställda



Den tyska bilindustrin är under enormt hård press. Inte ens Porsche undgår krisen. Företaget har uppvisat bra försäljningssiffror generellt sett under 2024. Men på världens största bilmärknad i Kina är utvecklingen alarmerande. De två senaste åren har försäljningen rasat i Kina och under årets första nio månader har Porsche bara sålt 43 000 bilar, vilket är en minskning med 30 procent från samma period förra året.

Porsches stora problem på den kinesiska marknaden har främst att göra med den billiga konkurrensen. En Porsche-bil kostar i många fall mer än dubbelt så mycket som de kinesiska konkurrenternas modeller. På grund av de dåliga försäljningssiffrorna i Kina råder det nu stor osäkerhet och oro bland cheferna för Porsche. Enligt tyska medier hålls det flera extra möten i veckan där det främst diskuteras hur Porsche måste göra om sin strategi för att minska sina kostnader.

Enligt Porsches finanschef Lutz Meschke måste företagets kostnadsstruktur anpassas så att företaget ska sälja runt 250 000 bilar per år framöver. Porsche måste därför minska sina kostnader och i Kina har företaget redan beslutat att stänga ner 38 Porsche-handlare. Bara i Tyskland måste företaget minska sina kostnader med 20 procent, vilket innebär att över 8 000 av de nuvarande 42 000 jobben kan vara i fara, enligt [Automobilwoche](#).

Porsche hade tidigare satt upp ett mål att 80 procent av märkets försäljning skulle bestå av elektriska modeller år 2030. Men på grund av att försäljningen av elbilsmodellerna inte gick så bra valde Porsche att [göra om sin elbilsstrategi](#).

– Vi är för närvarande mitt uppe i att fatta konceptuella beslut. Det som är tydligt är att vi kommer att behålla förbränningsmotorer mycket längre, sa Lutz Meschke, [Porsches finanschef till Automotive News](#).



LÄS MER:

- [Jätteras för Porsche i Kina – nu är handlare arga](#)
- [Porsches kris: Slår igen var tredje handlare i Kina](#)
- [Bosch i kris – nu hotas 10 000 jobb](#)
- [Porsche tvingas försena elektrisk Macan till 2024 –...](#)
- [Så mycket tjänar Porsche på varje såld bil – gör...](#)
- [Trots kris – stor julbonus till Porsches bilbyggare](#)



William Karlsson

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



8. Regeringen står fast: Bensin- och dieslbilar ska förbjudas

Av Magnus Fröderberg 2024-12-18

Flera EU-länder vill riva upp 2035-gränsen. ”Jag är väldigt oroad över den här utvecklingen”, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari.



Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari är oroad över att starka krafter inom EU vill riva upp förbudet mot avgasbilar.

Med 10 år kvar till **förbudet att sälja nya bilar med förbränningsmotor** börjar fler EU-länder att vackla om beslutet. Italien, Tjeckien och Slovakien är emot liksom den stora konservativa partigruppen i EU-parlamentet.

– Jag är väldigt oroad över den här utvecklingen. Vi håller noga koll på den och vi kommer att göra allt vi kan för att den här starka lagstiftningen inte ska ändra kurs, säger klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari (L) till TT.

Koenigsegg slipper undan förbudet

Förbudet att sälja bilar med förbränningsmotorer från och med 2035 omfattar även laddhybrider. Men små biltillverkare med en volym under ett tusen bilar per år slipper undan. Svenska Koenigsegg hör till den lilla skaran som kan fortsätta med sina V8:or.

EU-beslutet innebär även att utsläppskraven skärps succesivt fram till förbudet 2035 för bilmärken som tillverkar mer än 10 000 bilar per år. Utsläppen måste minska med 55 procent jämfört med 2021 års nivåer.

Ny beräkning av laddhybridernas förbrukning

Även sättet som utsläppen beräknas kommer att ändras. Det berör särskilt laddhybrider där den nya beräkningsmetoden ska återspegla den verkliga förbrukningen bättre.

Detta görs genom att göra två mätningar, med och utan laddning i batteriet. Sedan viktas siffrorna utifrån batterikapacitet. En laddhybrid med stort batteri och snål förbränningsmotor kommer därför att premieras.

9. Northvolt-chefer gjorde miljonklipp före kraschen

Av William Karlsson 19 december 2024 kl 14:23

Flera högt uppsatta Northvolt-chefer har gjort miljonklipp före den stora kraschen, uppger SvD. Enligt företagets presschef Erik Zsiga är det "helt normalt". Samtidigt är Northvolt skyldiga miljarder till svenska företag som nu riskerar att gå i konkurs.



1000-tals arbetare förlorar jobbet och långivare och långivare, leverantörer och ägare kommer att förlora tiotals miljarder på Northvolts kris. Svenska staten riskerar att förlora flera miljarder genom ägande och lån. Men Northvolts avgångna vd Peter Carlsson **gjorde sig förmögen på att sälja aktier för nästan 200 miljoner kronor** i bolaget före den stora kraschen. Nu avslöjar SvD att även stora delar av den övriga företagsledningen har gjort kapitalvinster på miljontals kronor.

Bland annat gav medgrundaren Paolo Cerruti sig själv en aktieutdelning på 71 miljoner kronor bara i år. Dessutom har han redovisat under åren 2021 till 2023 intäkter på över 100 miljoner kronor. Även företagets hållbarhetschef Emma Nehrenheim hade 2022 en kapitalinkomst på drygt 14 miljoner kronor. Emad Zand, som haft flera ledande roller i Northvolt sedan 2017, deklarerade de senaste två åren kapitalinkomster på totalt 45 miljoner kronor. Andra Northvolt-chefer som enligt Svenska Dagbladet gjort miljonklipp de senaste åren är Alexander Hartman, Christofer Haux, Jesper Wigardt och Fredrik Hedlund.

När SvD försökte nå någon av de nuvarande och tidigare cheferna för att få bakgrunden till miljonklippen var det ingen som ville prata. Men företagets presschef Erik Zsiga bekräftar att aktieförsäljning skett och beskrev försäljningarna av aktierna som helt normala. När Peter Carlsson avgick som vd fick han frågor från Affärsvärlden om sin försäljning av aktierna. Han svarade då så här.



Northvolts avgångna vd Peter Carlsson.

– 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, sa Peter Carlsson då.

I slutet av november [ansökte Northvolt om konkursskydd enligt chapter 11 i USA](#). Handlingar som lämnats in till konkursdomstolen i USA visar på 64 miljarder kronor i skulder och en majoritet av [risken ligger hos tyska bolag](#). Allra högst upp på skuldlistan finns ett konvertibelt lån på 42 miljarder som innehas av tyska Volta.

LÄS MER:

- [Tjänade 200 milj på Northvolt: ”Jag tar mitt ansvar”](#)
- [Så stora är skulderna i Northvolts konkursade bolag](#)
- [Northvolts förlust per batteri: 31 miljoner kr](#)
- [Northvolts kris drar ner andra företag i avgrunden](#)
- [Northvolts enorma skuldberg – de har lånat ut mest](#)
- [Skräcksiffror för Northvolt – blöder 11 miljarder](#)



William Karlsson

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

10. Ny ägare till Nevs bilprojekt kan vara på gång

Av Andreas Engblom Uppdaterad 2024-12-21 kl 10:12 | Publicerad 2024-12-20 kl 21:38

Samtal förs med eventuell köpare av Nevs bilprojekt Emily GT och Pons. Det rapporterar P4 Väst som pratat med Nevs-vd:n Nina Selander.



Nevs bilprojekt Emily GT visades upp på elbilmässan i Göteborg förra året. Nu kan bilprojektet vara på väg att säljas, enligt uppgifter till P4 Väst.

För en dryg vecka sedan kom beskedet att **Nevs varslar samtliga kvarvarande anställda** och att företaget stod nära en konkurs. Nu rapporterar **P4 Väst** att Nina Selander, vd för Nevs, har goda förhoppningar att de två bilprojekten Emily GT och Pons kan komma att få nya ägare och att det pågår samtal med en eventuell köpare.

– Det är klart att vi har nån vi pratar med, säger Nina Selander till radiokanalen.

Hon är dock försiktig med att lämna ytterligare information och vill inte uppge vem det är som man diskuterar med eller ens om det är ett svenskt eller utländskt bolag. Beskedet om det blir ett köp eller inte kan komma under första halvåret 2025.

– Aktören vi pratar med förstår att Trollhättan är viktig och det gör mig väldigt glad.



Andreas Engblom

11. Nya Corvette slår rekord – kvickast någonsin

Av William Karlsson 20 december 2024 kl 11:40

Nya Corvette ZR1 slår fartrekord. Bilen är den snabbaste modellen som byggts av en amerikansk tillverkare. Den är även betydligt billigare än de flesta andra sportbilarna.



Supersportbilarnas billiga amerikanska utmanare har slagit ännu ett fartrekord. General Motors team tog sitt nya mästerverk Corvette ZR1 och testade modellens snabbhet denna gång. Bilen lyckades då med bedriften att köra 0-96 km/h, 0-60 miles per hour på 2,3 sekunder. En tid som gör ZR1 till den snabbaste amerikanska bilen någonsin med en V8-motor.

Corvette ZR1 lyckades dessutom köra 400 meter på 9,6 sekunder. **Nyligen lyckades modellen även komma upp i hela 375 kilometer i timmen**, över 230 miles per hour, vilket då gjorde ZR1 till den snabbaste bilen någonsin byggd av en amerikansk tillverkare. De testerna utfördes i Papenburg, Tyskland.

ZR1 har en 5,5 liters V8 med dubbelturbo på över 1000 hästkrafter. Bilen beräknas kosta omkring två miljoner kronor och har än så länge inneburit en stor succé för General Motors. De kan nu sätta skräck i Ferrari och andra sportbilstillverkare då de har tagit fram en bil med samma hastighet och prestanda, men för en betydligt mindre summa.



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



LÄS MER:

- [Ferraris mardröm: Ny Corvette sprängde drömgräns](#)
- [Hedin Bil tar över Corvette i flera länder: "Stolta"](#)
- [Skaparen bakom 410 km/h-bilen Sledgehammer död](#)
- [Sylvester Stallone visar upp sitt nya vrålkå:...](#)
- [Hedin tar över Corvette i Europa: "Mycket stolta"](#)
- [Så snabb är Corvettes första hybrid – behåller 6,2-liters V8](#)



William Karlsson



Det här är Corvette ZR1 med 1079 hästar
På bakhjulen!



Vdn för GM fick upp nya Corvette ZR1 i 375,92 km/h
Snabbaste produktionsbilen under en miljon dollar



Corvette Z06 mot Ferrari 458 Italia och Porsche 911 GT3
Hur står sig jänkejärnet?



12. Körde Volvos eldrivna lastbil från Göteborg till Malaga och tillbaka

Posted by Kristofer Rask december 20, 2024

Niklas Svensson genomförde en 652 mil lång transport med en eldriven lastbil från Göteborg till Malaga och tillbaka. Uppdraget han och JTW Transport åtagit sig var att frakta styckegods till ett tiotal kunder i Pamplona, Madrid, Alicante och Malaga. Transporten gjordes med en Volvo FH Electric.



Niklas körde till Malaga och tillbaka.

JTW Transport hyrde den eldrivna lastbilen av Volvo Hyrlast och körde sedan till Göteborgs hamn för vidare transport till Kiel med färja. Därifrån gick färden genom Tyskland, Nederländerna, Belgien, Frankrike och att till slut nå Spanien.

Niklas berättar att han såg fram emot att lära sig hur det fungerar att köra en tung lastbil på el och hur laddningen skulle fungera längs vägen. Niklas hade förberett sig väl genom att ladda ner flertalet laddningsappar och skaffat abonnemang hos olika laddningsoperatörer.

Den totala vikten för ekipaget låg på ungefär 30 ton på väg ner mot Spanien. Under hemresan var lasten ännu tyngre. Niklas körde i genomsnitt 28 mil mellan laddningarna under resan söderut och omkring 20 mil mellan laddningarna på väg hem. Körningen anpassade han till kör- och vilotider – men han även fick nyttja en del tillåtna undantag för att få ihop körningen. Niklas sov alla nätterna i lastbilen, förutom två nätter på Kiel-färjan.

Statistik: Totalt krävdes 37 laddningar hos sex laddningsoperatörer under resan på 652 mil. Körtiden uppgick till 90 timmar och under resan gjordes 10 lastningar och lossningar.



Ibland behövde Niklas bli kreativ.

Inga snabbbladdare för eldrivna lastbilar

Majoriteten av laddningarna skedde vid stationer som var avsedda för personbilar. Något som ibland krävde kreativa lösningar som att koppla av trailern och ibland att köra mot färdriktningen. Men det rådde ingen brist på snabbbladdare, konstaterar Niklas.

– Det svåraste under resan var att komma åt laddstationerna som var byggda för personbilar. Jag lyckades inte hitta någon laddstation byggd för ellastbilar. Jag fick till exempel veva av trailern 36 gången. Jag har även fått vara kreativ och lägga ut klossar för att komma över refuger eller varit tvungen att köra mot enkelriktat ett par gånger, berättar Niklas.

Just nu bygger **Milence i samarbete med Volvokoncernen**, Damiler Truck och Traton ett nätverk med snabbbladdare för just eldrivna lastbilar i Europa. Totalt 1700 laddstationer ska öppna till 2027.

– Det var ett enormt intresse bland allmänheten varje gång jag stannade vid en laddstation eller för att ta rast eller sova. De tyckte det var mycket intressant att jag transporterade gods med en lastbil som gick på el och jag fick många nyfikna frågor om hur långt den kunde gå och hur allt fungerade, fortsätter Niklas.

Tyst och bekvämt

– Så tyst och skönt det var i hytten, en helt fantastisk arbetsmiljö. Jag älskade att köra ellastbilen, den var smidig och pigg. Ljudnivån är så låg, det är otroligt behagligt att jobba i en tyst miljö, summerar Niklas.

Niklas hade gärna sett en lastbil med något längre räckvidd. Det hade gjort arbetsdagen smidigare. Och givetvis också att laddinfrastrukturen anpassas för tunga transporter.

– Då är det en dröm att jobba med, avslutar Niklas.

En utförligare reseskildring finns att [läsa online hos Volvo Lastvagnar här](#).



Kristofer Rask

13. Zimmer Golden Spirit

Av Antony Ingram 13 mars 2023 3 min läsning



Zimmer Motor Cars Corporation existerade mellan 1980 och 1989 och förvandlade moderna bilar till neoklassiker. Den ursprungliga Golden Spirit var Zimmers flaggskepp och baserades på den tidens Ford Mustang, medan [Zimmer Quicksilver](#) var en mer estetiskt tilltalande (men fortfarande väldigt, väldigt udda) retroversion av sportbilen Pontiac Fiero.

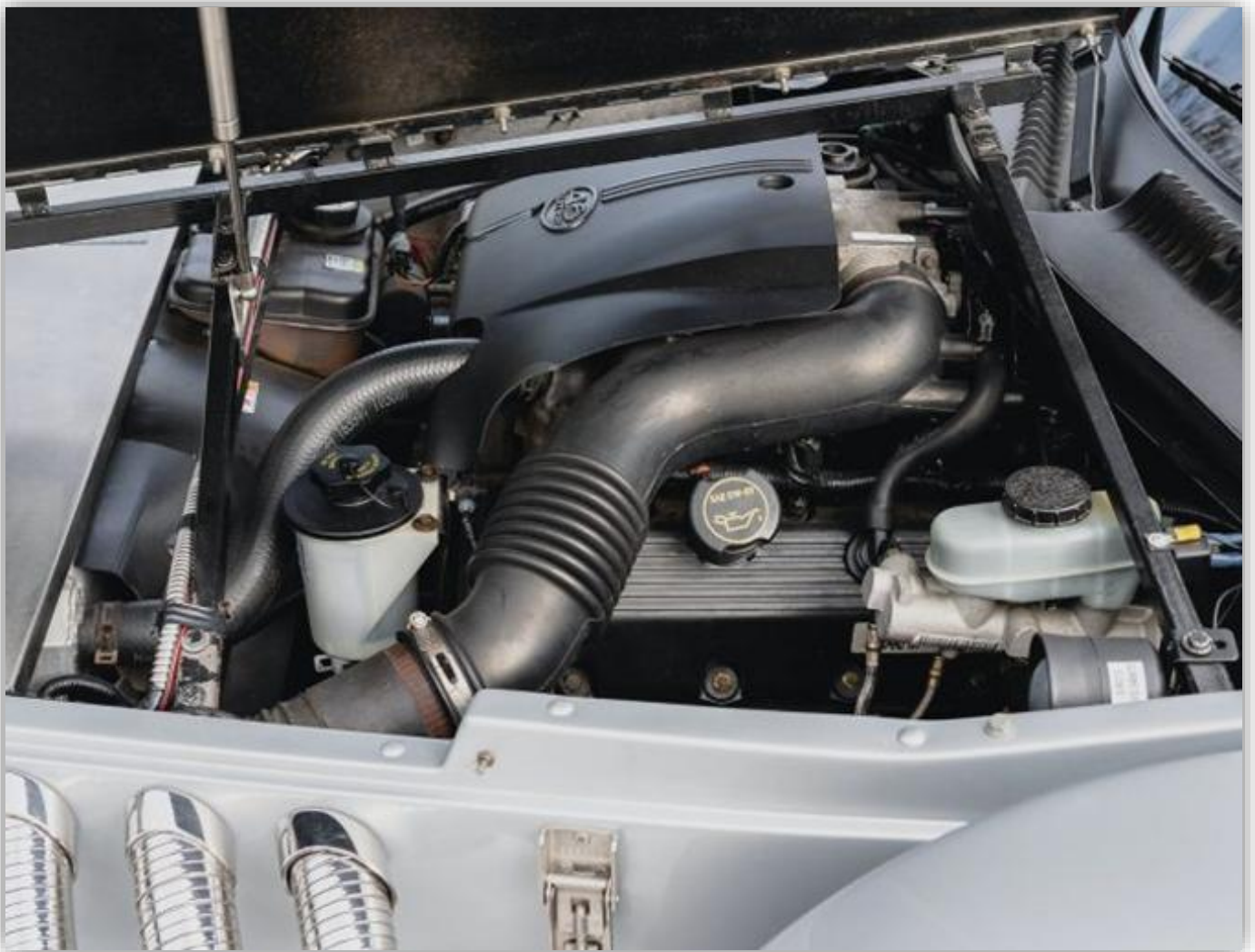
Zimmer stängde 1989 med sitt moderbolag som gjorde stora förluster, men återupplivades 1997 av Art Zimmer – otroligt nog ingen relation till företagets grundare Paul Zimmer – som fortsatte att bygga neoklassiker under namnet Zimmer fram till 2020.

Det betyder förmodligen att denna 1920- och 1930-talsstil har hållit i sig längre än den faktiska perioden som inspirerade den, även om utseendet är så dekorativt att vi inte är säkra på att det någonsin riktigt har "passat in", även under den period i början av 2000-talet där retrostilen gjorde sin återupplivning i bilar som Beetle, Mini och Mustang.

Ändå skulle en Mini bara vara kanske en trea eller fyra på skalan "sticka ut" nuförtiden. Town Car som denna Golden Spirit är baserad på är redan en stor bil med europeiska mått mätt, nästan 5,5 meter lång, men Zimmer-omvandlingen lägger till ytterligare en halv meter till den, eller på sex meter, ungefär samma längd som en Transit med lång hjulbas.

Dess närvaro förstärks - om det är rätt ord - av en upprätt grill, strålkastare, framträdande framvingar, reservhjulshållare och en enorm kromad stötfångare framtill, medan bakdelen, som fortfarande mest känns igen som sin Lincoln-bas, ger dig ytterligare ett reservhjul, en annan kromad stötfångare och en hel del lampor.

Detaljer som de kromade avgasrören i Mercedes 540K-stil som kommer ut från motorrummet är helt dekorativa, och i motorrummet som de spirar ur finns Town Cars standard 4,6-liters V8, som skickar sin kraft till bakhjulen genom en fyrväxlad automatisk växellåda med kolumnväxling. Den är byggd för lat vridmoment, inte hastighet - du får inte ens en varvräknare i den i stort sett vanliga Lincoln-kupén.





Det måste sägas att Zimmer är långt ifrån det enda företaget som har gått denna 1930-talsväg i slutet av 1900-talet och början av 2000-talet. Fans av japansk metal kommer att känna till Mitsuoaka, som, kanske lika mycket influerad av Zimmer som alla förkrigsbilar, lan-serade en bil som hette Le Seyde 1990.

Den baserades på en något sportigare grund än Golden Spirit, med Nissan Silvia S13 som bas - en bil som är mer känd i Storbritannien som Nissan 180SX från tidigt 90-tal. På senare tid har den repriserat stilen igen, den här gången med mer likhet med bilar som Morgan Aero 8, med den MX-5-baserade Himiko. **Mitsuokas** Arbetet var inte halvdant: precis som Zimmer var det tvunget att förlänga varje bils hjulbas för att replikera dessa proportioner från början av århundradet.

Att hitta sådana bilar är inte ett ögonblicks verk, vilket gör utseendet på denna Zimmer till en sällsynt möjlighet för rätt person. Det har faktiskt funnits i Storbritannien sedan 2009 och har bara haft en ägare här sedan dess. Fords delar ska göra den relativt enkel att underhålla, och med lite över 29 000 miles har den ett potentiellt långt - och definitivt flamboyant - liv framför sig också.





14. Saab Sonett IV



Saab Sonett IV

**Sportbilen som Saab inte byggde.
Baserad på Saab 99, men med mittmotor
och fyrhjulsdraft, kunde Sonett IV
blivit ett riktigt trumfkort för Saab.**

Text: Robert Gustavsson

Foto och ritning från Club Sonett Sweden

Bert Grahn informerar om Sonetten!

Saab Sonett II kom, mer eller mindre, till efter önskemål från den amerikanska marknaden. De byggdes i ASJ:s gamla lokaler i Arlöv och konstruktören Björn Andreasson var projektledare. Första modellen med tvåtaktsmotor moderniserades snart med en V4, samtidigt som man arbetade på Sonett III vilken kom i produktion 1970.

-Men redan då insåg vi att den nya modellens dagar var räknade, berättar Bert Grahn som arbetade tillsammans med konstruktören och projektledaren Björn Andreasson. Från 1971 blev Bert själv projektledare i Arlöv.

Bilfabriken i Arlöv liknade inte en traditionell fabrik, utan bilarna byggdes med en stationstid på 50 minuter, sedan sköt man fram bilen till nästa station. Till att börja med var det på medar och sedan med hjul.

Alla var stolta över sitt arbete och fabriken var mer eller mindre självstyrande.

-I princip var Saab vår kund och det var vi som konstruerade och byggde bilarna, säger Bert. Fabriken fick en beställning i början på året, men det var Saab som skötte utprovningsgenomgången gentemot alla myndigheter.

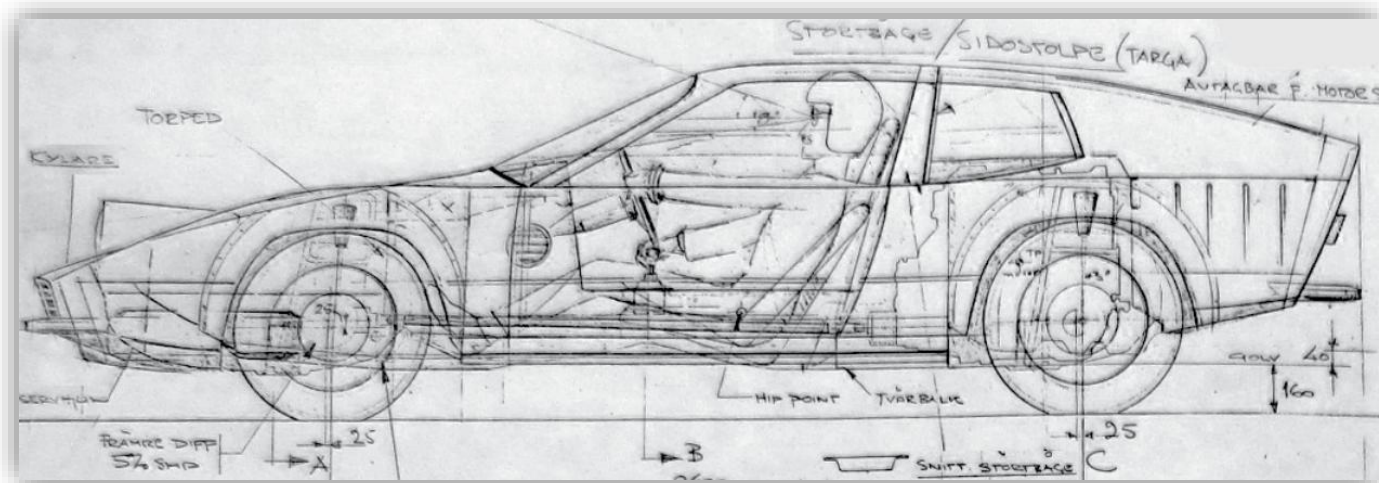
Det gjorde också att man hade högt till tak när det gällde nya idéer och man var inte främmande för att ta fram nya projekt. Eftersom det var nya avgaskrav på gång i USA var det dags att ta fram en ersättare.

-Det var ingen hemlighet att V4-motorn inte skulle klara av de kommande kraven i USA, som var den stora marknaden för Sonett. Saab var inte heller villig att bygga om motorn utan man planerade att fasa ut Saab 95/96 från USA-marknaden.

Runt 1969/1970 ritades därför flera efterföljare som baserade sig på Saab 99 en Sonett IV.

-Vi tog fram tre olika förslag. Två var framhjulsdrivna medan det tredje var fyrhjulsdrevet. Vi ville egentligen bygga en bakhjulsdreven bil, eftersom det stämde in bättre med bilden av sportbilar, men det skulle Saab aldrig gå med på.

För att få den fyrhjulsdreven placerades hela drivpaketet i mitten. Motorn på Saab 99 hade svänghjulet och kopplingen fram, så det mötte därför Bert Grahn informerar om Sonetten! Club Sonett Swedens jubileumsträff i Yddinge 1996, Rudolf Abelin, Rolf Melde, Lennart Larsson och Bert Grahn. Abelin? Inga större problem att få den fyrhjulsdreven.



Apropå provbänk så vad hade hänt om Sonett IV hade tillverkats och fått fyrhjulsdrift? Om man leker med tanken skulle det revolutionerat sportbilsmarknaden och kanske även rallyvärlden där Saab på den tiden var riktigt stora.

-Bilen var visserligen aldrig tänkt för tävling, men vem vet? Den hade säkert hamnat i sådana sammanhang, det gjorde ju Sonett II. Sedan låg ju utvecklingen av tvålitersmotorn runt hörnet och bakom den väntade turboladdning. Den hade förstås också hamnat i Sonett IV eller någon efterföljare. Eller också hade fyrhjulsdriften hamnat i Saab 99.

Varianterna av Sonett IV var inte den enda vilda idén som kläcktes i Arlöv.

-Under senare delen av 1960-talet dominerades den lätta lastbilsmarknaden av VW:s pickuper och skåpbilar och i viss mån även av Fiats modeller.

Problemet med dessa var att de rostade otroligt fort och det var knappast bra för någon. Varför inte lösa problemet här hemma i Sverige?

-Vi tog fram ett förslag på en pickup baserad på mekanik från den då helt nya Saab 99. Sedan tog vi skisserna och visade upp dem för folket på SaabAna och de trodde att de kunde sälja en sådan modell utan några problem.

Det gick så långt att en trämodell byggdes och man hade börjat skissa på själva konstruktionen, då planerna stoppades. -Scania tog över generalagenturen för VW 1969 och då blev det plötsligt kalla handen för vår idé. Men jag tror att om vi hade fått arbetat vidare på vår idé hade det blivit en riktigt bra transportbil

Faktaruta Saab Sonett IV 1971

Motor: Vätskekyld, mittmonterad, fyrcylindrig radmotor. Slagvolym: 1 709 cc. Borning/slaglängd 83,5/78 mm. Zenith-Stromberg horisontalförgasare Effekt 80 hk vid 5 200 varv/minut.

Kraftöverföring: Fyrväxlad manuell låda, golvspak. Fyrhjulsdrift.

Chassi & kaross: Glasfiberkaross på stålchassie. 2 passagerare (inklusive föraren). Separat framvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstötdämpare. Separat bakvagnsupphängning, dubbla triangellänkar spiralfjädrar, teleskopstötdämpare.

Bromsar: Tvåkrets servoassisterat hydrauliskt bromssystem. Skivbromsar fram och bak.

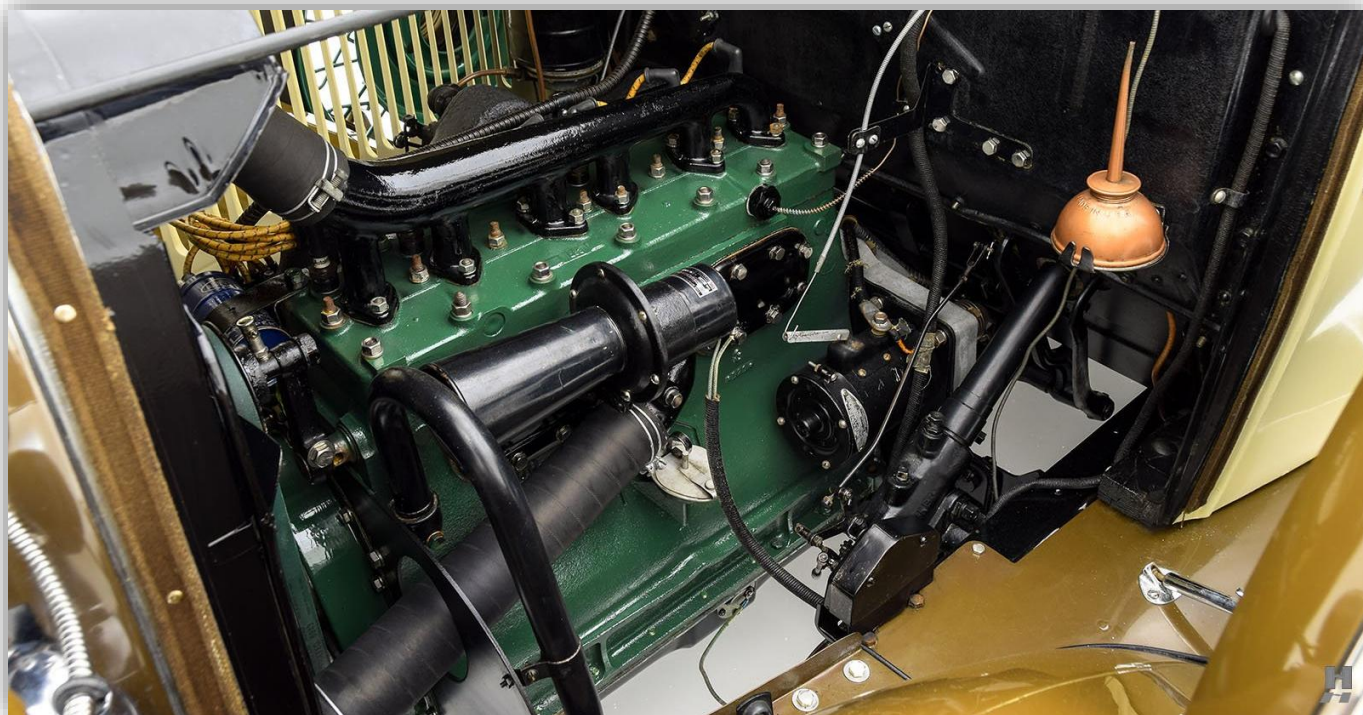
Mått: Längd: 4 250 mm. Bredd: 1 600 mm. Höjd: 1 170 mm. Hjulbas: 2 400 mm. Spårvidd: 1 390 mm. Markfrigång: 160 mm. Uppskattad produktionsstart cirka 1972-1973.

15. Essex Super Six Boattail Speedabout 1931

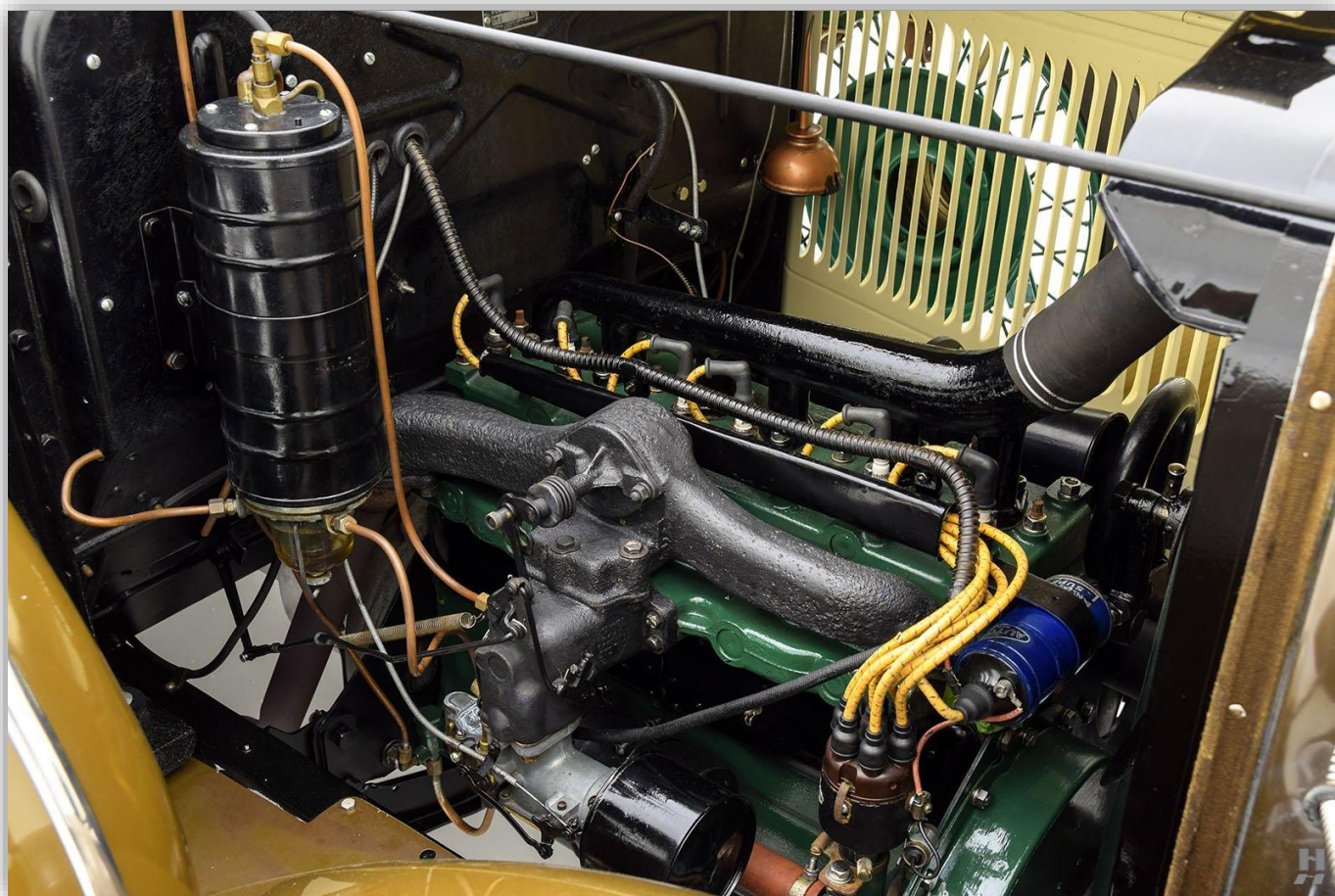


År 1916 hade Hudson stadiga framgångar på bilmaknaden. Det Detroit-baserade företaget var kanske inte den största tillverkaren, men de erbjöd en bil av hög kvalitet med utmärkt prestanda till ett rimligt pris. Snart började dock andra tillverkare erbjuda lågprismärken som hotade att underminera Hudsons försäljning. Det bestämdes att Hudson skulle ansluta sig till lågprisbilmaknaden med ett nytt undermärke som hette Essex. Produktionen startade 1918, men krigsansträngningarna gjorde att endast 92 bilar byggdes det året. 1919 visade sig bli en helt annan historia, med 21 879 levererade Essex-bilar. Precis som med Hudson tidigare fick Essex snabbt ett rykte om sig att ha utmärkt prestanda, kvalitet och tillförlitlighet till ett mycket konkurrenskraftigt pris.





Till en början drevs Essex-serien av en serie fyrcylindriga motorer med F-huvud, men 1924 fick den en helt ny rak sexa. År 1927 hade den så kallade "Super Six" helt ersatt den fyrcylindriga serien när Essex kröp närmare sina Hudson-syskon i pris och prestanda. År 1927 introducerade Essex också den eleganta lilla "Sportabout" roadstern med stiliga mullrande säten med båtsvans. Med bara 700 dollar var Sportabout ett enormt värde, och det sägs att till och med Henry Ford noterade detta och övervägde att erbjuda sin kommande Model A med en kraftfullare motor för att konkurrera med Essex.





Farten i Essex fortsatte in på 1930-talet när stilen uppdaterades grundligt 1931 och motorn förstörades till 175 kubiktum. Speedabouten, som nu producerade hela 60 hästkrafter, döptes om till "Sport Roadster" och fick en ny elegant kaross som byggdes av Murray från Detroit. Trots att den fortfarande hade ett enastående värde på bara 725 dollar såldes Sport Roadster inte i något större antal och lades ner 1932, vilket för övrigt också var det sista året för namnet Essex, eftersom det skulle kallas "Terraplane" från 1933 och framåt.

En av bara en handfull kända överlevande, denna förtjusande Essex Super Six Sport Roadster från 1931 är vackert presenterad i tidsenlig färgsättning, klädd i en välbevarad äldre restaurering. Denna bil var en gång en del av den legendariska William F. Harrah-samlingen, och den sägs ha varit i mycket originalskick när den såldes på auktion efter Mr. Harrahs död 1984. Den köptes av en samlare från Oregon som så småningom skulle behandla den med en fullständig restaurering i de färger den bär idag. Den diskreta krämfärgade karossen och de ljusbruna stänkskärmar accentueras med attraktiva gröna detaljer och fälgar – samma färgschema som visas i Essex-broschyren från 1931. Efter restaureringen förblev Essex i samma Oregon-samling fram till omkring 2007 och har bytt ägare ytterligare två gånger sedan dess. Med varje efterföljande ägare har Essex hållits i fint skick men verkar också ha använts och körts, med restaureringen som nu visar en ljus patina som uppmuntrar till regelbunden njutning.

Som värde- och stilledare i [Essex-linjen](#) är denna Sport Roadster mycket välutrustad med dubbla sidomonterade reservdelar med hårda överdrag, trådhjul, Essex kylarmaskot, dubbla trumpethorn, en fällbar vindruta och dubbla bakljus. Beslagen och pläteringen förblir i mycket gott skick, och karossen uppvisar god övergripande passform och inriktning. Den tvåsitsiga cockpiten är klädd i brunt läder och heltäckningsmatta med matchande material som används i rumble-sätet. Lädret har fått en charmig karaktär som visar viss användning men förblir smidigt och i god ordning.

Under huven presenteras den korrekta motorn på 175 kubiktum i gott skick överlag, med snygga detaljer och ett tidstypiskt utseende. Chassit och underredet är lika snygga, visar viss användning men är i gott skick. Sin vana trogen är denna Essex en förtjusande förarbil med gott om kraft från den sexcylindriga motorn och en lättanvänd 3-växlad manuell växellåda. Alla Essex-bilar från den tiden var utrustade med pålitliga Bendix fyrhjuliga mekaniska bromsar.



Lättillgänglig och med en tilltalande patina, skulle detta Essex vara rätt hemma i AACA-evenemang eller liknande Hudson Club-turer och sammankomster. Sällsynt, elegant och överflödande av charm, denna Essex Super Six är kanske en av de mest prisvärda inträderna i den sällsynta världen av Boattail Speedster-ägande.

Du kan enkelt sälja din klassiska bil genom vårt [sändningsprogram](#). Med ett enkelt telefonsamtal ordnar vi så att din bil transporteras till vår toppmoderna anläggning och våra erfarna bilspecialister hanterar hela processen åt dig, från början till slut.





16. Alla viktiga Volvo-modeller – från PV till första elbilen



FILM: https://youtu.be/_qoNEpIMvEM?t=1



Roger Warolin