



Nash-Healey

1. Nya terrängmonstret får 800 hk
2. Handbyggd lyx Cadillac Celestiq
3. Volvo XC70 kommer tillbaka som laddhybridsuv
4. Så dyrt är ett nytt batteri till Volvos elbil
5. Tesla utökar erbjudande med gratis laddning i två år
6. Snabb Tesla till reapris men försäkring chockdyr
7. Dags att köpa begagnad elbil
8. F1-bränslet kan kosta över 3 000 kr/liter nästa år
9. Undvik att ladda mobilen i kinesiska elbilar
10. Koenigsegg leker med Jesko Absolut
11. Räddad från konkurs i sista minuten
12. Weber Faster One
13. Nash-Healey Roadster

CARUP

1. Nya terrängmonstret får 800 hk

Av Kevin Neemé

8 maj 2025, 07:50

Bilbyggarna på Brabus visar upp sin senaste skapelse. Och det är en ombyggd Mercedes-AMG G 63 som slår det mesta. Bland annat har motorn fått sig ett rejält lyft som krossar den "vanliga" G 63:an.



Brabus visar upp sitt senaste terrängmonster. Och nya Brabus XL 800 är byggd för att smutsa ner sig, inte för att blänka i solen utanför en galleria i city. Bilen baseras på Mercedes-AMG G 63, men har förvandlats till ett ännu råare offroad-vapen med överdrivna muskler, extrema detaljer och teknik som ber om att få utmanas i skogen snarare än på motorvägen.

Under huven sitter en 4,0-liters V8 med dubbelturbo, uppgraderad med större turbokompressorer och förstärkta lager. Resultatet är 800 hästkrafter och ett vridmoment på hela 1.000 newtonmete. Det är ett rejält lyft jämfört med originalet. Det gör att den stora terrängbjässen klarar 0–100 km/h på bara 4,6 sekunder med en toppfart på 210 km/h. Bränsleförbrukningen däremot är ingen barnlek: omkring 2 liter milen.

Designen har fått sig en rejäl dos kolfiber, både i hjulhus, grill och backspeglar. Ljudet styrs av ett aktivt avgassystem i rostfritt stål, där du kan välja mellan diskret mullrande eller fullt ös i sportläget. Bakdörrarna öppnas 90 grader och har elektriska fotsteg som fälls ut när du kliver in.



I denna Brabus finns portallaxlar, ny fjädring fram, 47 centimeters markfrigång och en kraftig vinsch som klarar upp till 4 500 kilo. Allt står på 22-tums Monoblock Z/HD-fälgar, och Brabus egna "Ride Control"-system justerar fjädringen. Interiören är som väntat lyxig, med mycket alcantara och ännu mer kolfiber.

Priset är däremot hemligt. Men med tanke på att en vanlig G 63 redan kostar över tre miljoner kronor kan man räkna med att XL 800 landar en bra bit ovanför det.

LÄS MER:

- [Galen monsterversion av Mercedes G-klass: Pickup med 900 hk](#)
- [Världens snabbaste terrängbil – har V12:a på 900 hk](#)
- [Vulgärt lyxiga och snabba: Brabus Porsche 911 Turbo...](#)
- [Nya raket-Mercan – så snabb är den upp till 300 km/h](#)
- [Mercedes Maybach – lyxlimousinen som gör 350 km/h](#)
- [Lyxbilmärkets oväntade nyhet – galet lyxig husbil](#)



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

2. Handbyggd lyx Cadillac Celestiq

Carl Undéhn

7 maj 2025

Visst finns det en lyxig aura kring namnet Cadillac. För att ta det både ett och några steg längre har den amerikanska tillverkaren gjort verkligheten av showbilen Celestiq som ska börja tillverkas i år. Då i ett begränsat antal på endast 25 exemplar, och för nästa år kommer produktionen hållas nere till två om dagen.



Orsaken till den långsamma produktionstakten är att Celestiq byggs för hand vid General Motors Global Technical Center. Och med det hamnar priset naturligtvis i de övre segmenten. Cadillac Celestiq kostar från 340.000 dollar, vilket motsvarar knappt 3,3 miljoner kronor. För det får du en 5,5 meter lång lyxlimpa med ett batteri på 111 kWh. Trots det stora batteriet är räckvidden endast 48 mil. Det beror dels på att Celestiq väger in på 2,7 ton, dels på att de dubbla elmotorerna gar en gemensam effekt på 488 kW och ett vridmoment på 875 Nm. 0-100 km/h är avklarad på knappt 4 sekunder.



Cadillac®



Det säger sig själv att Celestiq kommer med luftfjädring och i framsätet breder en skärm på 55 tum ut sig över hela instrumentbrädan. I baksätet finns som väntat massagefunktion och på en liten skärm går det där att ställa in temperaturen eller minska ljusinsläppet från det stora panoramaglastaket. Och då separat för varje plats i bilen.

Om några av de få exemplar av Celestiq som byggs även letar sig överhet till oss i samband med att Cadillac nu åter finns på svenska marknaden återstår att se.



Carl Undéhn

3. Volvo XC70 kommer tillbaka – som laddhybridsuv

Publicerad 2025-05-07 8:50 (uppdaterad 2025-05-07 11:46) Text Erik Söderholm

Volvo väcker liv i det insomnade modellnamnet XC70 – den här gången som en suv med extra lång elräckvidd. Men svenska köpare kan bli utan den nya modellen.



Volvo XC70 gör comeback. Men modellen är numera inte någon upphöjd version av en vanlig kombi, utan en suv i mellanklassen.

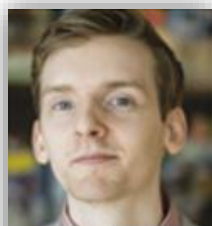
Den nya modellen blev officiell på onsdagen och blir Volvos första laddhybrid med förlängd räckvidd. Till skillnad från dagens laddhybrider kan nya XC70 köras upp till 20 mil på el.

Räckviddssiffran är angiven enligt den kinesiska körcykeln CLTC, och det är inte så konstigt. Volvo XC70 ska nämligen säljas i Kina där försäljningen av den här typen av hybrider med lång elräckvidd ökat kraftigt på sistone, och det är inte klart om modellen ska säljas i andra länder.

”Volvo Cars utforskar potentiella ytterligare marknader i ett senare skede”, skriver företaget i ett pressmeddelande.

Volvo XC70 bygger på Geelykoncernens SEA-plattform. Än så länge finns inte särskilt mycket teknisk information om den nya modellen, men Volvo uppger att den ska ha snabb laddning, en aktiv grill som kan stängas automatiskt för bättre aerodynamik och Matrix LED-strålkastare som anpassar ljusbilden efter omgivningen.

Volvo säljer sedan tidigare lyxbussen [EM90 enbart i Kina](#).

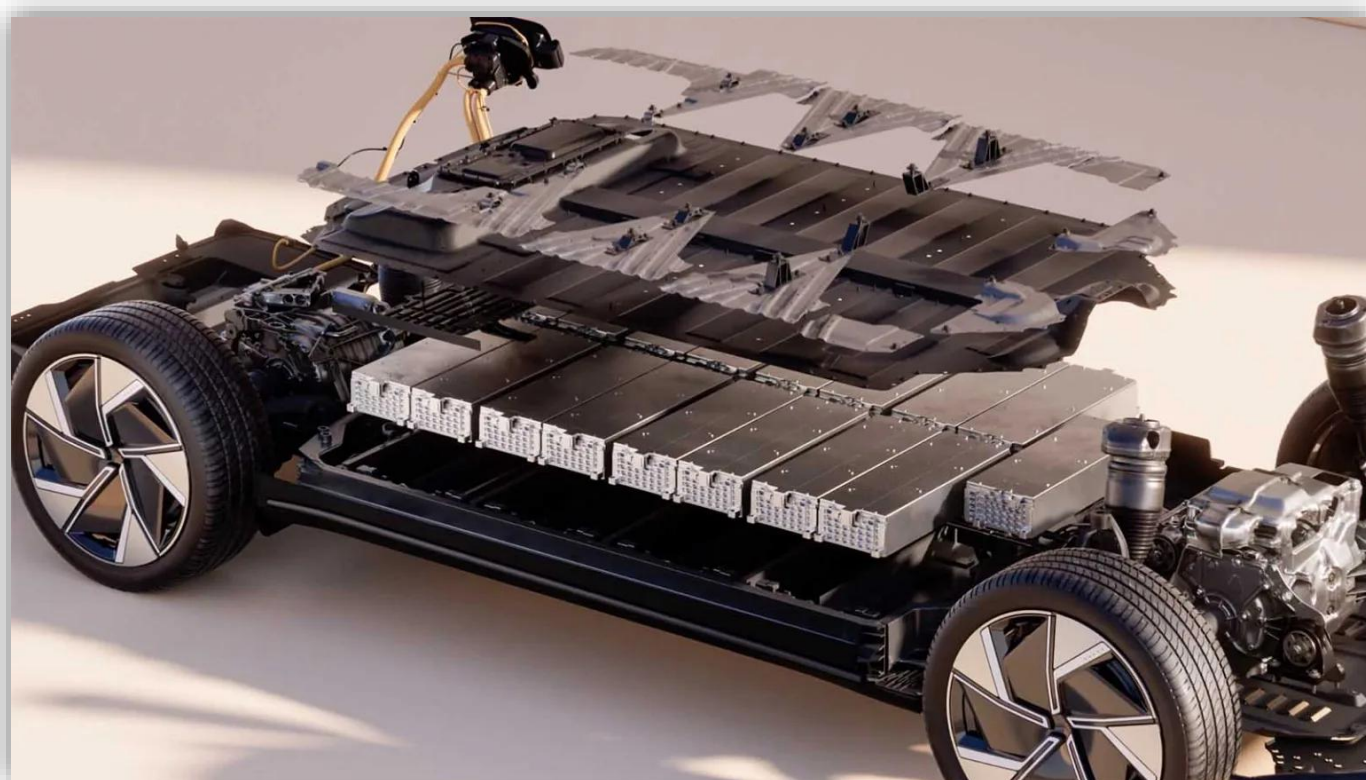


Erik Söderholm

4. Så dyrt är ett nytt batteri till Volvos elbil

Av Andreas Jemn 6 maj 2025, 17:50

Nytt batteri till Volvos nya elbil EX90 går loss på 550 000 kronor. Men Volvo erbjuder begagnade batterier till ett lägre pris i Sverige – men i Finland är det ännu inte möjligt. Om batteriet skadas får det inte skickas eftersom transporten kan vara osäker, säger Mia Pelttari Volvos informationschef i Finland.



Var tredje såld Volvo i Finland är elektrisk. Men samtidigt brottas bilmärket med ett problem som hotar att skrämja bort kunderna. Priserna på ersättningsbatterier är skyhöga. Nya Volvo EX90 kostar omkring en miljon kronor. Skulle batteriet gå sönder och garantin inte täcker skadan åker bilägaren eller försäkringsbolaget på en saftig käftsmäll. Priset för ett nytt batteri till EX90 i Finland ligger på 50 223 euro, 550 000 kronor, uppger [tidningen Ilta Sanomat](#).

Anledningen är att Volvo i Finland inte har samma service till sina bilägare som i Sverige. Här finns ett batteriskadecenter dit bilägare kan skicka sina batterier. Där repareras de för en betydligt rimligare kostnad.

– Om ett batteri är skadat så får det inte skickas till Sverige eftersom transporten skulle vara osäker. Så istället måste batteriet bytas ut till ett helt nytt, säger Mia Pelttari.

I Sverige har Volvo ett batteriskadecenter som gör att bilägare och försäkringsbolag kan byta ut skadade batterier mot renoverade batterier. Det gör att ett begagnat renoverat batteri till EX90 kan köpas för 9100 euro, ungefär 100 000 kronor. I Finland arbetar man nu med att försöka ta fram samma koncept som i Sverige. Men det går inte över en natt. För att bygga upp ett skadecenter krävs personal och det tar tid.



I Sverige har bilägare och försäkringsbolag möjlighet att komma billigare undan att köpa nytt batteri för 550 000 kronor.

– Den svenska modellen gör det möjligt att byta ut batteriet till ett nytt som är lika bra. En dag ska vi ha samma system här, säger Lasse Ahlstedt, vd för Volvo i Finland till **Ilta Sanomat**.

Det är inte bara batteriet till EX90 som är dyrt att ersätta. Priserna på batterier till Volvos andra helelektriska modeller EX30 och EX40 är också höga i Finland. Till Volvo EX30 kostar ett nytt batteri 182 000 kronor, ett begagnat batteri ligger på omkring 100 000 kronor. Till EX40 går ett nytt batteri loss på 195 000 kronor, ersättningsbatteri kostar, enligt Ilta Sanomat, omkring hälften.

Volvo i Finland lovar nu sina kunder att man arbetar på att hitta lösningar i framtiden i hopp om att inte skrämja bort kunder. Ett battericenter ska öppnas så kunderna slipper byta till helt nya batterier med hög prislapp.

Som tur är är det sällsynt att batteriet till en elbil går sönder, dessutom finns det garanti. Men vid en olyckshändelse där batteriet skadats blir det dyrbart för försäkringsbolag eller bilägare.



Till den mindre elbilen Volvo EX30 stannar kostnaden på 182 000 kronor, ett renoverat batteri går att få i Sverige för endast 100 000 kronor.

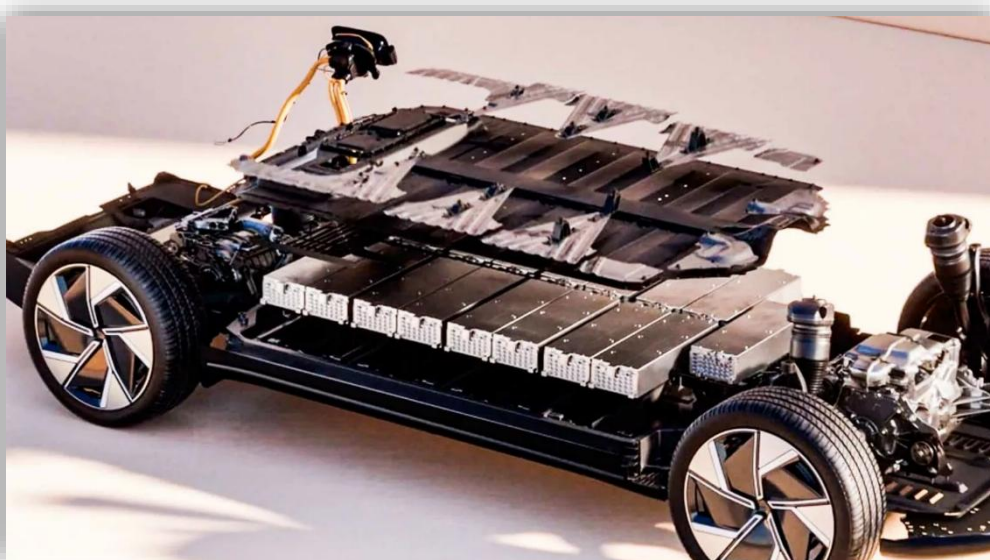
LÄS MER:



Vägrar släppa Volvon till Volvo i Sverige



Batteribyte kostar 510 000 – garantin värdelös



Volvos okända tullsmäll – måste byta batterifabrik



Chock: Batteri till Volvos hybrid kostade 505 000



Så vansinnigt dyr är Volvos nya lyx-SUV EX90



Nya Volvo EX90 RWD blir en av världens slöaste elbilar



Andreas Jemn är journalist och författare.



5. Tesla utökar erbjudande – nu gratis laddning i två år

Carl Undéhn

5 maj 2025



Förra hösten införde Tesla ett erbjudande där den som köpte en Model Y fick gratis laddning i ett år vid tillverkarens snabbladdare Supercharger. Något som gällde för bilar som levererades innan årsskiftet. Nu är ett erbjudande med gratis laddning tillbaka, och den här gången gäller det under två år. Villkoret är att bilen som beställs levereras innan 30 juni och erbjudandet gäller endast för förkonfigurerade lagerbilar. Dessutom, erbjudandet med två års gratis laddning gäller endast för den fyrhjulsdrivna Model Y Performance. För övriga versioner av Model Y i lager ingår ett års gratis laddning vid Supercharger.

I skrivandets stund finns knappt 100 exemplar av Model Y, både med bakhjulsdrift och fyrhjulsdrivna Performance samt i olika färger, tillgängliga just nu och priset börjar på 554.170 kronor. I alla fallen handlar det om den tidigare versionen av Model Y och nya Juniper innefattas inte av erbjudandet. Möjligheten att ladda gratis under två år är kopplat både till bilen och den första ägaren. Det är alltså inte möjligt att föra över det till en ny ägare om bilen säljs.

I slutet av april införde Tesla nollränta vid köp av Model Y Long Range AWD som levereras till kund senast 30 juni 2025. För övriga versioner av Model Y, samt Model 3, erbjuds en ränta på 0,99 procent. Tidigare i år infördes också gratis laddning under obegränsad tid vid köp av Model S och Model X. Utöver laddning ingår också tjänsten Premium Connectivity till de båda modellerna, som annars kostar 99 kronor i månaden.



Carl Undéhn

6. Snabb Tesla till reapris – men försäkring chockdyr

Av Kevin Neemé

7 maj 2025, 06:40

Model Y Performance kostade 780 000 kronor för tre år sen. Nu säljs elbilarna till rena fyndpriset. Men se upp för försäkringen. Trots att premierna sjunkit kan det bli chockdyrt.



Tesla Model Y Performance har gått från att vara en dyr elraket till att bli oväntat överkomlig. Åtminstone på begagnatmarknaden. Men det som ser billigt ut på ytan kan bli en dyr överraskning. För efter tre år försvinner den fabriksnya vagnskadegarantin på elbilen. Då måste du teckna en helförsäkring om du vill ha ett fullständigt skydd. Det är också här smällen kommer. Kostnaden för att försäkra den snabba elbilen kan bli en riktig smäll – särskilt om du är yngre, bor i stan och väljer "fel" bolag.

Idag hittar du lätt Model Y Performance från 2022 som rullat under 10 000 mil för runt 380 000 kronor. Det är en av marknadens snabbaste elbilar som gör 0-100 km/h på 3,7 sekunder. Nypriset på dessa för tre år sen låg på 780 000 kronor så det är en rejäl skillnad att köpa en nu. Det finns i skrivande stund över 70 bilar till salu på Blocket som matchar de kriterierna. Den absolut billigaste säljs av en privatperson för 375 000 kronor och har bara rullat 3 900 mil. Men det finns gott om alternativ och ska du slå till så gäller det att först kolla upp försäkringen för det kan bli chockdyrt.

Det kryllar av Model Y Performance på Blocket. Men glöm ej kolla upp försäkringen på elbilen innan du slår till.

Vi har jämfört priser från fyra stora försäkringsbolag för en Tesla Model Y Performance 534 hk från 2022. Beroende på bostadsort, ålder och boendeform varierar årskostnaden kraftigt. Allra mest får en 30-årig man i Stockholms innerstad betala hela 3 156 kronor i månaden, vilket motsvarar över 37 800 kronor om året. Väljer han i stället ett annat försäkringsbolag sjunker priset med nästan 11 000 kronor per år. Men det är fortfarande över 26 000 kr per år.

Billigast försäkring får en 50-åring som bor i villa på landsbygden. Hos Länsförsäkringar landar årskostnaden där på bara 12 660 kronor. Det innebär att skillnaden mellan det dyraste och billigaste alternativet i vår jämförelse är över 25 000 kronor per år, för exakt samma bil. Samtidigt ser det ut som att försäkringspremien på Model Y sjunkit kraftigt, även om den fortfarande är väldigt hög. För bara några månader sedan kunde det kosta upp emot **50 000 kr per år att försäkra en.**

Självriskerna för vagnskada varierar något, men ligger på mellan 3 000 och 3 500 kronor beroende på bolag. Det visar sig att det verkliga chockpriset inte ligger i vad du betalar för bilen för där hittar du just nu fullt rimliga priser. Utan vad det kostar att hålla den försäkrad. Vi har jämfört helförsäkringar för elbilen hos Trygg-Hansa, Folksam, Länsförsäkringar (LF) och If.

Så mycket kostar helförsäkring för Tesla Model Y Performance per månad:

Exempelperson	Trygg-Hansa	Folksam	LF	If
Man, 30 år, Stockholms Innerstad, lgh	2 224 kr	2 701 kr	2 881 kr	3 156 kr
Man, 50 år, landsbygd i Sthlm, villa	2 161 kr	2 953 kr	1 588 kr	2 704 kr
Man, 30 år, Sundsvall, lgh	1 853 kr	1 963 kr	1 323 kr	2 368 kr
Man, 50 år, inlandet, villa	1 480 kr	1 267 kr	1 055 kr	1 183 kr
Självrisk för vagnskada:	3 500 kr	3 000 kr	3 000 kr	3 500 kr

Så mycket kostar helförsäkring för Tesla Model Y Performance per år:

Exempelperson	Trygg-Hansa	Folksam	LF	If
Man, 30 år, Stockholms Innerstad, lgh	26 688 kr	32 412 kr	34 572 kr	37 872 kr
Man, 50 år, landsbygd i Sthlm, villa	25 932 kr	35 436 kr	19 056 kr	32 448 kr
Man, 30 år, Sundsvall, lgh	22 236 kr	23 556 kr	15 876 kr	28 416 kr
Man, 50 år, inlandet, villa	17 760 kr	15 204 kr	12 660 kr	14 196 kr
Självrisk för vagnskada:	3 500 kr	3 000 kr	3 000 kr	3 500 kr

Vi har jämfört försäkringar för en Tesla Model Y Performance AWD 534hk från 2022 som gått 7 000 mil. För samtliga jämförelser har vi valt körsträcka under 1000 mil, den lägsta möjliga självrisk och jämfört helförsäkringar utan några några tilläggstjänster som bolagen erbjuder.





7. Beggat med Carla EP02 - Dags att köpa begagnad elbil?

5 362 visningar 6 maj 2025

Denna video är i ett betalt samarbete med Carla.se, där du kan köpa både el- och laddhybrid. Ska du sälja? Få en gratis värdering på carla.se.



Bilarna i videon Renault Zoe: <https://www.carla.se/bil/renault-zoe-...>

Citroën e-C4: <https://www.carla.se/bil/citroen-c4-2...>

Polestar 2: <https://www.carla.se/bil/polestar-2-2...>

Kia EV6: <https://www.carla.se/bil/kia-ev6-2022...>

BMW iX: <https://www.carla.se/bil/bmw-ix-2023-...>

00:00 - Intro

00:27 - Varför du ska köpa din bil hos Carla

01:33 - Bil 1

08:17 - Bil 2

11:51 - Bil 3

16:06 - Bil 4

22:06 - Bild 5



8. F1-bränslet kan kosta över 3 000 kr/liter nästa år

Christoffer Lindén

2025-05-02

Utvecklingen av F1:s hållbara bränsle driver upp priserna – närmar sig en tiodubbling av dagens nivå.



F1-teamen befarrar att priset på det nya hållbara bränslet kan rusa över 3000 kronor per liter – en kostnadsökning som man nu försöker bromsa.

Jakten på ett nytt hållbart bränsle till Formel 1 inför 2026 väcker stor oro bland teamen. Enligt **The Race** kan priset per liter stiga till över 300 dollar – motsvarande cirka 3 240 kronor.

Det är nästan tio gånger mer än dagens nivå på omkring 30 dollar (ca 325 kr). En av teamcheferna i F1-depån, som dock inte namnges i artikeln från **The Race**, kallar utvecklingen "löjlig".

Bränsleutvecklingen sker parallellt med 2026 års nya motorreglemente, där alla bilar ska köras på 100 procent hållbart bränsle. Men tekniken är fortfarande dyr – och det får teamen betala för.

Läs också: [FIA öppnar för V10-motorer i Formel 1 – 2026-reglerna kan ändras](#)



*Kraftfullt partnerskap: Aston Martin kör med Aramcos bränsle
– en av de aktörer som påverkas av prisutvecklingen.*

Kostnaderna täcks inte av budgettaket

Redan nu ligger utvecklingskostnaden för det nya bränslet på cirka 1 800–2 400 kronor per liter. Men flera i paddocken befarar att slutpriset spräcker 3 000-kronorsvallen innan säsongstart.

Med tanke på bilarnas förbrukning och distans under en racehelg, kan det innebära upp till 1,1 miljon kronor i bränslekostnader per helg och team. På en säsong med 24 lopp blir det över 26 miljoner kronor.

Extra tufft blir det för de team som saknar officiell bränslepartner och tvingas köpa bränslet till fullpris.

En liten tröst är att bränsle numera inte räknas inom budgettaket, enligt F1:s finansiella regelverk: **“The cost of FIA homologated fuel.... shall be excluded from the Financial Regulations.”**

Men även utanför taket skakar ökningen om hela ekosystemet – och flera stall kräver nu förändringar.

FIA öppnar för billigare lösningar från 2027

FIA har bekräftat att man diskuterar alternativa lösningar tillsammans med teamen. Ett av förslagen är att vissa delar av bränslet görs gemensamma, med utrymme för begränsad teknisk utveckling.

Nikolas Tombazis, FIA:s tekniska chef för formelbilsracing, säger att kostnadsnivån är väntad i början av en ny teknikcykel:

– All ny teknik är dyr i början, men priserna sjunker alltid med tiden. Det vi lär oss i F1 kan bana väg för framtidens bränslen, även för vardagsbilar, säger han till **The Race**.

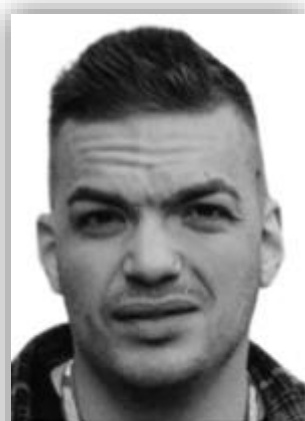


FIA:s tekniske direktör Nikolas Tombazis lovar att kostnaderna för hållbart bränsle ska minska över tid.

F1-stallens bränslepartners 2025

Team	Bränslepartner
Red Bull Racing	ExxonMobil (Mobil 1, Esso)
Ferrari	Shell
Mercedes-AMG	Petronas
McLaren	Gulf
Aston Martin	Aramco
Alpine	ENI (ny 2025)
Visa Cash App RB	ExxonMobil (ny 2025)
Stake F1 Kick	Zero Petroleum, Sunoco
Haas	– (ej officiellt bekräftad)
Williams	Gulf
Audi (2026)	BP/Castrol (bekräftad partner)

Källa: *Spromotion Analytics Partnership Report Formula 1 2025*



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilmodeller – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](https://www.instagram.com/christoffer.linden)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se



9. Försvarsindustrin: ”Undvik att ladda mobilen i kinesiska elbilar”

Posted by Kristofer Rask maj 5, 2025

Försäljningen av elbilar ökar som aldrig förr i Storbritannien. Landet är nu Europas största elbilsmarknad sett till nybilsförsäljning. Under årets första kvartal såldes det strax över 120 000 elbilar i landet, en ökning med 43 procent mot samma period förra året.



Nu varnar flera brittiska företag med koppling till militären och underrättelsetjänsten för kinesiska elbilar. De går nu ut med en skarp uppmaning där man avråder sin personal från att ansluta mobiltelefoner till de kinesiska elbilarna. Det gäller både via Bluetooth eller med en laddkabel.

Man uppmanas dessutom att undvika jobbrelaterade samtal i bilen samt att inte parkera fordonen i närheten av produktionsanläggningar.

– Försäljningen av kinesiska elbilar ökar, och det är rimligt att vi är försiktiga. Vi informerar våra anställda om vilka åtgärder som är kloka att vidta, säger en talesperson för ett brittiskt försvarsföretag rapporterar [The i Paper](#).

Bakgrunden är att försvarsdepartementet förbjudit bilar med kinesisk teknik inom militära områden. I vissa fall måste personal parkera sina bilar flera kilometer från arbetsplatsen. Nu följer försvarsindustrin efter med egna riktlinjer.

Bland företagen som antagit de nya regelverken finns BAE Systems, Rolls Royce, Raytheon, Lockheed Martin och Thales.



Brittiska BYD säljer också bra i Storbritannien.

Elbilmärken som BYD lockar med låga priser och lång räckvidd men oron växer för hur tekniken kan användas i säkerhetskänsliga sammanhang. Ett annat bilmärke som framgångsrikt säljer elbilar i Storbritannien är MG. Det är ett tidigare brittiskt märke som nu ägs av kinesiska statens SAIC Motors. Det brittiska arvet kan invagga en falsk trygghet.

– Din bil kan inte bara samla in information om dina resor. Den kan även komma åt sms, röstmeddelanden och känsliga arbetsdokument från din mobil. Det är precis den typen av information som den kinesiska staten kan vara intresserad av så det är fullt rimligt att branschen väljer ett försiktigt och grundligt förhållningssätt till den risken, säger en annan talesperson till tidningen.



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

Feber**10. Koenigsegg leker med Jesko Absolut**

Bobby Green 2025-05-07 kl 12:40

Sätter några nya världsrekord

FILM: <https://youtu.be/3rmNiYSZgnc>

Absolut är den snabbaste versionen av Jesko och även det snabbaste som Koenigsegg kommer att bygga. Exakt hur snabb vet de inte än, men fram tills dess kan man ju alltid leka lite utanför fabriken i Ängelholm och i samma veva sätta några nya rekord. Vad sägs om världens snabbaste produktionsbil på 804 meter med hastigheten 359,83 km/h? Man klockade även 0-100 km/h på 2,79 sekunder, 100-200 km/h på 2,74 sekunder och 200-300 km/h på 3,96 sekunder. Kvartsmilen avklarades på 8,88 sekunder. Snabbt jobbat!





Det här dragracet är något alldeles eggstra
Koenigsegg Jesko Absolut mot Regera



Chiron Super Sport kör dragrace mot Jesko Attack
Ägget spinner bort sin effekt



Koenigsegg Jesko Attack sätter rekord på Top Gears testbana
Och sladdar lite

11. Räddad från konkurs i sista minuten

Publicerat av [ulo](#) • 5 maj 2025

Den krisande holländska elbusstillverkaren Ebusco som så sent som förra veckan var nere för räkning, har räddats från konkurs i sista minuten, rapporterar företaget. Ebusco har flera gånger sedan i fjol varit på konkursens rand.



Busstillverkaren Ebusco har räddats från konkurs i sista minuten.

Förra veckan presenterade Ebusco sitt bokslut för 2024 och redovisade miljardförluster. Under hela förra året levererade Ebusco endast 157 bussar, samtidigt som avbeställningarna från kunder haglade in.

Den 30 april konstaterade Ebuscos företagsledning att ett akut konkurshot hängde över företaget. Skulder som företaget hade och som hade förfallit till betalning var större än den tillgängliga likviditeten.

Men nu är konkurshotet avvärjt än en gång, åtminstone tills vidare.

I samband med företagets årsredovisning meddelade Ebusco att man ännu inte hade fått fem miljoner euro (55 miljoner kronor) av ett lån på tio miljoner euro från den taiwanesiska batteritillverkaren Green Innovation. Ebuscos företagsledning började då förbereda en konkurs.

Men på måndagen drog Ebusco tillbaka sin konkursansökan sedan företaget hade fått de fem miljonerna euro från Green Innovation.

Ebusco flaggar dock för att företaget alltjämt behöver en betydande kortfristig kapitalinjektion och fortsatt stöd från leverantörerna för att kunna fortsätta verksamheten.

Relaterade artiklar:



Flexibla busståg kan ersätta ledbussar



Ebusco vann Svealandstrafikens regionbussupphandling



KONTAKT – internationella elbussnyheter i urval



Miljardförlust för krisande busstillverkare



12. Weber Faster One

Av David Szondy

March 27, 2013

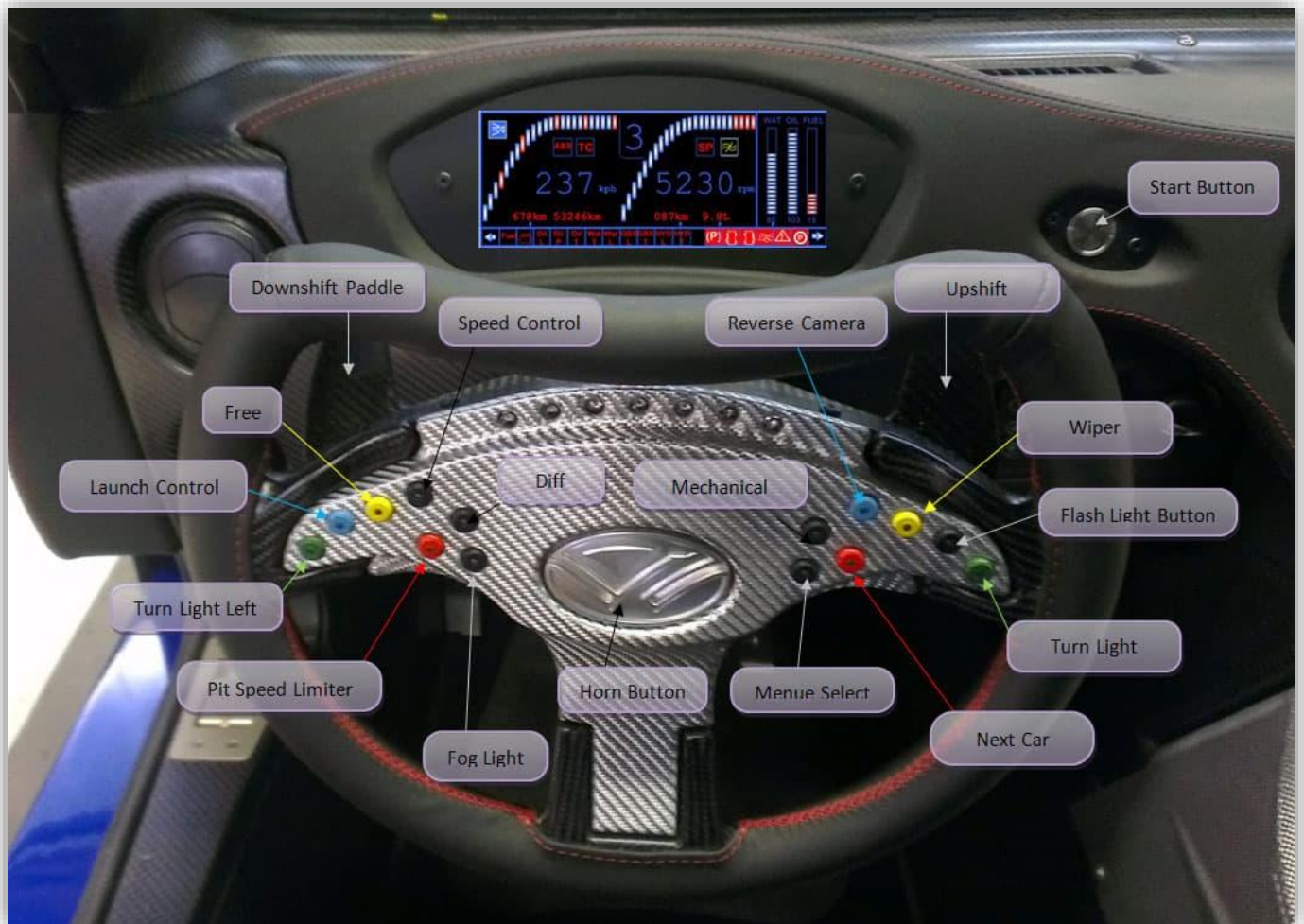
Projektet från Schweiz, som lanserades 2013, verkar ha stannat av



Problemet med att satsa på att bli bäst, i en värld av välfinansierade stora aktörer, är att du har ett berg att bestiga: när det gäller att skaffa kapital och uppfylla förväntningarna. Så när den schweiziske affärsmannen Roman Weber 2002 bestämde sig för att bygga världens snabbaste gatlegala bil gav han sig själv en rejäl uppgift, och en omöjlig sådan.

År 2007 presenterade han sin **prototyp Weber Faster One**, som var spektakulärt ful men onekligen högteknologisk. Utan tvekan sårad av pressbevakningen som fokuserade mer på bilens utmanande utseende än dess förmåga att nå extremt höga hastigheter (inte för att någon någonsin fick reda på hur snabb bilen var), släpptes en ny Weber Faster One 2013.

Den mest uppenbara förändringen var en helt ny kaross som inte alls var lika visuellt utmanande som sin föregångare, även om den fortfarande knappast var vad man kan kalla en snygging; den fräscha designen kom med tillstånd av New York-baserade Richard Amiel. Precis som i den första versionen av Faster One-temat hade den nya bilen en kaross i kolfiber som bara vägde 65 kg. Avsaknaden av dörrhandtag var en fortsättning från den ursprungliga prototypen, och liksom tidigare fanns en luftbroms som gav upp till 4000 newton extra bromskraft vid inbromsning från höga hastigheter.



Under karossen fanns en ny källa till drivkraft. Den intelligenta fyrhjulsdrivna växellådan som hade en sexvälad halvautomatisk växellåda fanns kvar, men borta var den dubbelkompressormatade Chevrolet V8:an och in kom istället en BMW 5,6-liters V10 med dubbelturbo, nu med 1183 hk i stället för de ganska ynkliga 888 hk som den första bilen hade. Weber var orolig för att detta kanske inte skulle räcka i en snabbt föränderlig värld av hyperbilar i toppklass, och föreställde sig att använda KERS-teknik (Kinetic Energy Recovery System) i F1-stil för att göra Faster One till en hybrid med upp till 1600 hk (1578 hk).





Intressant nog, trots att Faster One Mk2 har ungefär en tredjedel mer effekt och vridmoment än sin föregångare (utan KERS-tekniken på plats), citerade Weber samma prestandasiffror för båda utgåvorna: 0-62 mph (0-100 kmh) på 2,5 sekunder, 0-124 mph (0-200 kmh) på 6,6 sekunder och 0-187 mph (0-300 kmh) på bara 16,2 sekunder.

Resten av chassit fördes över från den ursprungliga Faster One-prototypen, inklusive 20-tumsfälgarna och 12-kolvs keramiska bromsar, tillsammans med höjddjusterbar dubbellänkarmsfjädring fram och bak.

Även om den första "produktionsklara" andra generationens Weber Faster One visades upp redan i april 2013, verkar projektet ha tystnat sedan dess, eftersom Weber försöker hitta investeringar för att sätta sin superbil i ordentlig produktion. Så om vi någonsin kommer att få se bilen byggas i någon mängd återstår att se. Men om det finns en sak som många av de avstannade projekten på *Below The Radar* har gemensamt, är det att bristen på finansiering förstörde deras chanser att någonsin bli en produktionsverklighet.

- Det finns mer information på [den officiella Weber Sportcar-webbplatsen](#).

Statistik om befolkningsförändringar	
Motor	Mittmonterad, 5600cc, dubbelturbo V10
Transmission	6-växlad halvautomatisk, fyrhjulsdriven
Kraft	1 183 hk vid 7000 rpm
Vridmoment	921lb ft vid 4200rpm
Tophastighet	400 km/h+ (250 mph, påstått)
0-62 km/h	2,5 sekunder (begärd)
Pris	1 620 000 schweiziska franc



13. Nash-Healey Roadster

Nash-Healey hade gott om potential, men höga kostnader förstörde dess chanser att lyckas



1951 introducerade Nash USA:s första sportbil sedan 1920-talet. Denna eleganta lilla roadster var resultatet av ett osannolikt slumpartat möte mellan två män från motsatta ytterligheter av bilindustrin. I slutet av 1949, ombord på *Queen Elizabeth*, på väg till England, träffade den ganska konservativa Nash-Kelvinator-presidenten George Mason den brittiske sportbilsbyggaren Donald Healey, och de fann varandra tack vare sin gemensamma kärlek till fotografering.





Healey var nyss hemkommen från ett misslyckat möte med GM, där han försökte få tag på en serie Cadillac V8-motorer för att släppa in i Healey Silverstone sportbil, men Cadillac hade inte produktionskapaciteten att hjälpa till. George Mason ville ha en halobil för att lyfta den ganska stöddiga Nash-serien, så en överenskommelse gjordes om att leverera modifierade Nash Ambassador sexcylindriga motorer, växellådor och axlar till Donald Healey Motor Company i England, och Nash-Healey föddes. Det var precis vad Healey behövde; Med hans företag 50 000 pund i skulder var det i överhängande fara att gå i konkurs.





Nash skickade över sexcylindriga motorer med hög kompression ett halvt dussin åt gången, och Healey satte in dem i det modifierade Healey Silverstone-lådchassit, när de hade monterat ett par SU-förgasare. Nash tillhandahöll också kardanaxeln, vridmomentröret, bakaxeln, värmaren, hjulen och några andra inredningsdetaljer, medan det var upp till Healey att tillhandahålla aluminiumkarossen, som designades av Gerry Coker, som också skulle utforma Healey 100 som skulle bli Austin Healey. Utan lämpliga egna produktionsanläggningar lades karosstillverkningen ut på entreprenad till Birmingham-baserade Panelcraft Sheet Metal.

I september 1950 visades en prototyp av Nash-Healey upp på Parissalongen, och bilen gjorde sin officiella debut i februari 1951 på Chicago Auto Show. Vid den tidpunkten hävdade Nash att dess nya Roadster var kapabel till 125 mph, vilket var något optimistiskt för en bil med 125 hk som vägde 2600 lb (1180 kg). Det visade sig att 105 mph var mer realistiskt, men med en varmare motor, vindrutan borttagen och aerodynamiska underredet monterade kunde 125 mph nästan ha varit möjligt. *Motor Trend* var först bakom ratten, i september 1951, med Dick van Osten som rapporterade:

Jag gillar Nash-Healey! Nash Motors har en potentiell framgång på sina händer efter att några fler buggar har lösts. För närvarande är barnsjukdomar mycket påtagliga. Den ursprungliga kylaren kylde inte motorn ordentligt och byts ut mot en kärna med större kapacitet. Man har också haft problem med utväxlingarna, inte i växellådan, utan när man försökt hitta en runtom bakväxel. Många andra detaljer har skapat problem för Nash och Healeys kombinerade ingenjörstab. Sammantaget är det något förvånande att de två företagen inte har stött på fler svårigheter när de försökt samordna sina problem över 3000 mil land och vatten.



Problemet var att för 4063 dollar kostade Nash-Healey mer än den snabbare, snyggare Jaguar XK120 som också hade statusen att vara en import. Healey byggde 104 exemplar av Roadster, alla med vänsterstyrning för den amerikanska marknaden, innan George Mason ingrep med beslutet att en ny stil behövdes för att få sportbilen mer i linje med resten av Nashs sortiment. Varken Healey eller Mason hade varit nöjda med kvaliteten på de Panelcraft-producerade karosserna, så Turin-baserade Pinin Farina kallades in för att fräscha upp stilen, och det italienska företaget skulle också konstruera de nya karosserna. Utåkte den delade vindrutan och de konventionella linjerna, ersatta av inbyggda strålkastare, bulliga framvingar och en böjd vindruta i ett stycke.

Man passade även på att uppdatera motorn; Den raka sexan på 3,8 liter ersattes av en 4,1-litersmotor på 140 hk, tack vare dubbla Carter-förgasare. Trots bytet till en kaross i stål (bortsett från en motorhuv, bagagelucka och dörrar i aluminium) hävdade Nash att den uppdaterade Roadster var lättare, tack vare noggrann design och omkonstruktion av dess struktur.

Från och med nu skickades drivlinor från Nash i USA till Healey i England där de parades ihop med modifierade Silverstone-chassin, innan de skickades till Italien för karossmontering och slutmontering, innan de skickades tillbaka över Atlanten till sin hemmamarknad. Som väntat var detta en kostsam ansträngning och 1953 års Nash Healey kostade 5908 dollar jämfört med Corvettens 3513 dollar.

Som väntat var det svårt att få tag på försäljning, så Nash bestämde sig för att utöka sortimentet genom att introducera en coupéversion av sin Roadster. Denna coupé, som kallades Le Mans efter att Nash-Healey hade haft framgångar i La Sarthe med en engångsracer i lättvikt, visade sig vara lite lättare att sälja än sitt syskon med öppet tak, vilket är anledningen till att Roadster lades ner 1954 - produktionen av Nash-Healey upphörde helt och hållet i augusti samma år. Bara tre månader tidigare hade Nash Motors gått samman med Hudson Motor Company för att bilda American Motors Corporation, som hade begränsade marknadsförings- och marknadsföringsresurser, så de var tvungna att fokusera på sina mest sålda modeller.



När **Road & Track** recenserade en Roadster i juni 1954 (precis när de sista bilarna var på väg att rullas av bandet) var tidningen tydligt frustrerad över Nash-Healeys begärda priser; Den tog officiellt ut \$6000, men rabatter på \$1200 var lätt tillgängliga. Trots detta gillade **Road & Track** Roadster och proklamerade:

Nash-Healey är en av de få sportbilar som är enkel att köra. Den åker bra, hanterar utan spår av last eller ondska. Den treväxlade växellådan, med överväxel, har en välplacerad, lättkontrollerad spak som bidrar till den här maskinens allmänna roliga karaktär.

I trafiken ger Roadster föraren stort förtroende. På låg växel lyfter bilen med en tyst men oerhörd rusning. Ute på den öppna vägen kryssar Nash-Healey i vilken hastighet som helst, den mycket höga överväxeln på 2,87 ger blygsamma varv för den sjuaxliga huvudlagermotorn. Maxhastigheten sjunker märkbart med taket nedfällt, men det är inga större svårigheter att skaka av sig giganter på över 200 hästkrafter.

Styrningen är exakt rätt vid 3 1/4 varv från lås till lås, och riktningstabiliteten vid 100 mph är utmärkt utan någon tendens att vandra. Det finns en klar understyrning och något mer rullning än vad man kan förvänta sig av en sportbil, men körkvaliteten är mycket hög på den här bilen, den enda kritik som kan göras är en känslighet för expansionsfogar på en betongväg som gav en mer märkbar duns vid varje kollision än vad som är vanligt.

Kvaliteten på den italiensktillverkade karossen är nästan oklanderlig. Dörrarna svänger lite på ojämna vägar, men detta verkar vara karakteristiskt för alla öppna sportbilar och det fanns inga skrammel. Pläteringen på vindrutan visade tecken på tidig försämring, men resten av karossen – lack, läder, klädsel etc var lika med de specialbyggda bilarna som kostade dubbelt så mycket.

Statistik om befolkningsförändringar

Producerad	1951-1954
Byggt nummer	507 (inkl 90 kupéer)
Motor	Frontmonterad, 4140cc, 6-cylindrig
Transmission	3-växlad manuell, bakhjulsdriven
Kraft	140 hk vid 4000 rpm
Vridmoment	230lb ft vid 2000rpm
Tophastighet	105 km/h
0-60 km/h	11,5 sekunder
Pris	\$5908 (1954)

