



QUANT e-Sportlimousine 2014

1. Första åkturen med Renault 4 E-Tech
2. Renault Master provkörd
3. DS Automobiles presenterar nya DS N°4
4. De Tomaso återuppstår
5. Xpeng uppdaterar den eldrivna sedanen P7
6. Toyota bZ4X Touring
7. Testar Kia EV6 GT på Gotland Ring
8. Kia EV9 för en miljon är det verkligen vettigt
9. Tesla backar och åtgärdar farligt fel i Sverige
10. Tesla backar kraftigt på sin viktigaste marknad
11. Nissans kris förvärras
12. Miljardböter mot Toyota slopas
13. Driftsätter 15 tunga eldrivna lastbilar
14. Därför får du köra super-Scania på B-körkort
15. QUANT e-Sportlimousine
16. Cord 812 Beverly 1937



1. Första åkturen med Renault 4 E-Tech

Text Morten Bek

Renault 5 E-Tech är en kaxig liten elbil för två personer. 4 E-Tech är dess förnuftiga storebror med mer utrymme och mjukare köregenskaper.



Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som var inbjudna till Portugal av Renault Danmark.

Man ska inte läsa in för mycket i en bilmodells namn. Polestar 4 är mindre än **Polestar 3**, och hos Renault-återförsäljarna kan man kika på den nya elbilen **4 E-Tech** under andra halvan av 2025 – en bil som är betydligt större än den något äldre **5 E-Tech**.

När det gäller storleken är den charmiga – och minst lika körlada – **Renault 5 E-Tech** bäst för två personer. Kanske tre, om man verkligen vill – och det är lätt att förstå eftersom lilla 5:an bara är 392 centimeter lång. 4:an är inte bara mycket längre – hela 414 centimeter – utan även sju centimeter högre. Bara siffrorna på databladet räcker för att visa att **4 E-Tech** är den mer praktiska och genomtänkta av de två små elbilarna från Renault.



Crossover-stuk

Den lilla **5 E-Tech** var starten på retrovågen hos Renault, och **4 E-Tech** är den andra modellen som rullar in. Allt handlar om att design och namn ska väcka känslor – så att man väljer en Renault i stället för en slumpmässig kinesisk elbil. Jag skulle inte ändra en enda detalj på designen hos **5 E-Tech**, även om jag fick. Den är perfekt som den är. **4 E-Tech**, däremot, skulle jag kunna tänka mig att modifiera. Den har fått ett rejält lager crossover-smink med svart olackerad plast och räfflade dörrar. Jag hade gärna sett en version utan dessa detaljer – något som bättre matchat originalet.

4 E-Tech har inte samma uppenbara charm som sin lillebror, men det betyder inte att den ser generisk ut. Det helt slutna frontpartiet i genomskinlig plast med logotyp och strålkastare är en stark tolkning av den klassiska 4:an från 1961. Bakljusen och bakluckan är också snyggare, även om jag flera gånger under presentationen i Lissabon följde efter vad jag trodde var andra journalister i **4 E-Tech** – men som visade sig vara Fiat 500X i facelift-versionen. Så helt unik baksida har den inte.

Stort bagageutrymme – mindre baksäte

Bakluckan är en del av det praktiska i **Renault 4 E-Tech**. Den går ovanligt långt ner i stötfångaren, vilket ger låg tröskel och gör det lättare att lasta. Och lasta kan man; med ett utrymme på 420 liter (upp till 1 405 liter med fällda säten) får man plats med tre–fyra kabinväskor och ett par mindre väskor utan att pressa eller ta bort hatthyllan. 44 av litrarna finns i en låda under golvet – tillräckligt för laddkabel och mer.

Jag förväntade mig däremot mer benutrymme i baksätet. När jag satt där i 45 minuter medan en kollega körde, märkte jag att passagerarsätet måste skjutas långt fram för att man ska få rimligt benutrymme – och eftersom föraren ofta sitter längre bak än passageraren får man aldrig en direkt rymlig känsla.



Från förarstolen ser man ett upplägg som är nästan identiskt med det i **5 E-Tech**. Endast färgerna i instrumentpanel och infotainment, samt vissa klädselar, skiljer dem åt. Det innebär i klartext att förarplatsen är mer logisk och mer premium än i exempelvis nya Ford Puma Gen-E, Citroën Ę-C3, Ę-C3 Aircross eller **Jeep Avenger**. Renaults infotainmentsystem, som i två av tre utrustningsnivåer har Google inbyggt, är bland de bästa i klassen. Användarvänligheten i Google Maps är exempelvis ett stort plus.

Knapparna för klimatanläggningen (dock endast en zon), tydlig instrumentering – och den geniala My Safety-knappen till vänster om ratten: med två snabba tryck når du dina personliga säkerhetsinställningar. Vill du slippa fartvarning och filhållningsassistent? Då programmerar du knappen till just det – eller något helt annat.





Mjukare upplevelse

Renault lanserar **4 E-Tech** i två motorversioner med olika batteristorlek. Basmodellen med 40 kWh (Urban Range) och 120 hk har en räckvidd på cirka 308 km, medan modellen med 52 kWh (Comfort Range) och 150 hk klarar upp till 409 km. Jag har bara provkört versionen med det större batteriet – och med ett förväntat pristillägg på runt 15 000 kr för den längre räckvidden och fler hästkrafter, lär den ändå stå för huvuddelen av försäljningen här i norr.

Med tre vuxna och fullt bagage finns ändå kraft i motorn. Portugals vägar är fulla av undermotoriserade 80- och 90-talsbilar, men i en elbil med 150 hk är det lätt att köra om – även med full last. Precis som i **5 E-Tech** hörs aldrig något ljud från elmotorn. Den viner inte, den surrar inte. Ljudisoleringen verkar också bra – och eftersom vägarna i Norden är mycket bättre än i Portugal, lär ljudnivån bli riktigt behaglig.

Renault har valt att göra både säten och fjädring mjukare i **4 E-Tech** jämfört med **5 E-Tech**. Med 18,1 cm markfrigång uppstår lite mer krängning – men det passar bilen, som också är något mindre direkt i styrningen. Fjädringskomforten är mycket lyckad på de varierade vägarna runt Lissabon.

Båda batteristorlekarna kommer till Sverige, men inget pris har presenterats för **Renault 4 E-Tech** än. Den lär dock hamna i samma prisklass som liknande elbilar, och med nyheter som BYD ATTO 2, Citroën ë-C3 Aircross, Ford Puma Gen-E och Opel Frontera Electric växer utbudet snabbt.

Flera av konkurrenterna har mer utrymme, men **4 E-Tech** har historien, interiören, utrustningen och charmen – och det är en riktigt stark start för Renaults senaste elbil.

Utforska Renault 4 E-Tech [Se mer](#)



Morten Bek



2. Renault Master provkörd - Modern och pigg i trafiken

15 maj 2025

Jag har provkört nya Renault Master E-tech Electric, en skåpbil som är helt ny och som Renault hoppas ska ta transportsektorn med storm. I grunden finns ett chassi som kan byggas på många olika sätt men i videon är det en 3,5 ton skåpbil.



Film: <https://youtu.be/Lp81fAxsKhQ>

- 00:00 - Intro
- 01:04 - Reklam
- 01:24 - Specifikationer
- 03:08 - Skåp och last
- 05:49 - Kupé
- 09:53 - Provkörning
- 16:05 - Pris
- 16:34 - Förbrukning och räckvidd -- Bra länkar --



Christoffer Gullin

Feber

3. DS Automobiles presenterar nya DS N°4

Bobby Green 2025-05-14 kl 18:00

Kommer som elbil

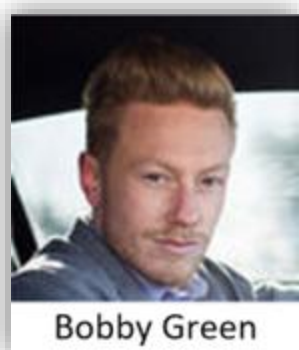


FILM: <https://youtu.be/8-bWY504cSU>

Nu rullar DS Automobiles ut nya DS N°4 och den beskriver tillverkaren som en premium-modell med fransk elegans. Det finns tre elektrifierade drivlinor att välja mellan - hybrid, laddhybrid eller 100 procent el. Den sistnämnda har elmotor på 213 hästar, kommer upp till 45 mil och kan laddas med upp till 120 kW. Laddhybriden kommer upp till 8,1 mil på bara el.

Exakt när lansering sker och vad det kommer stå på prislappen berättar man inte nu.

mynewsdesk.com/Bil



Bobby Green



Svenska priset på DS N°8 klart
Den eldrivna SUV-coupén



DS Automobiles presenterar eldrivet flaggskepp
Är det här en SUV?



Frankrikes president har fått ett nytt åk
Frankrikes president har fått ett nytt åkEn bepansrad DS N°8

4. De Tomaso återuppstår – se nya superbilen

Av Andreas Jemn 15 maj 2025, 11:03

De Tomaso återuppstår. Nu släpper klassiska superbilmärket en ny modell. – Det ska vara som att sitta i en levande teater och man ska kunna älska ögonblicket, säger vd Norman Choi.



De Tomaso grundades i italienska Modena 1959. Namnet fick de från den argentinska racerföraren Alejandro De Tomaso som ville bygga egna tävlingsbilar. I början av 1960-talet hade man ett eget Formula 1-stall. Men de gav upp de planerna och fokuserade istället på byggandet.

När Alejandro De Tomaso fick en stroke 1993 släpptes deras sista modell Guará. den tillverkades till 2004 och efter det trodde ingen att företaget någonsin skulle släppa en ny modell. Därför blev det stort ståhej när De Tomaso för sex år sedan berättade att man skulle komma med en ny modell.

Bakom projektet står företagets nya vd Norman Choi. Han kombinerar kinesisk design med italiensk motorhistoria och amerikansk förkärlek för V8-motorer.

– De moderna superbilarna har ofta stora V12-motorer. Men vi ville hålla oss till traditionen och hedra De Tomasos historia. Det här företaget har alltid tillverkat bilar med V8-motorer, säger Norman Choi.

Den nya P72 har bara 700 hästkrafter. I vårt tidevarv är det ganska klen för en superbil. Men De Tomaso lovar en helhetsupplevelse. Inredningen är som ett urverk och en tavla på samma gång. Hastighetsmätaren är graderad med romerska siffror och detaljerna kring instrumentbrädan är designad till perfektion.

– Vi ville att allt skulle vara perfekt. Därför har vi gjort om allt från grunden. Det betyder att varenda detalj från de minsta detaljerna i interiören till motorn har blivit totalt ombyggt sedan vi visade upp prototypen.



FILM: <https://youtu.be/CH9-4v5ND60>

Det har gått hela sex år sedan De Tomaso lovade en ny modell. Under åren har det runnit mycket vatten genom broarna. Många har gett upp tanken på att de någonsin skulle få se den här bilen.

– Det har varit fem kaotiska år: Vi ville att det skulle bli perfekt, men nu står vi här och jag tycker att det blev väldigt bra.

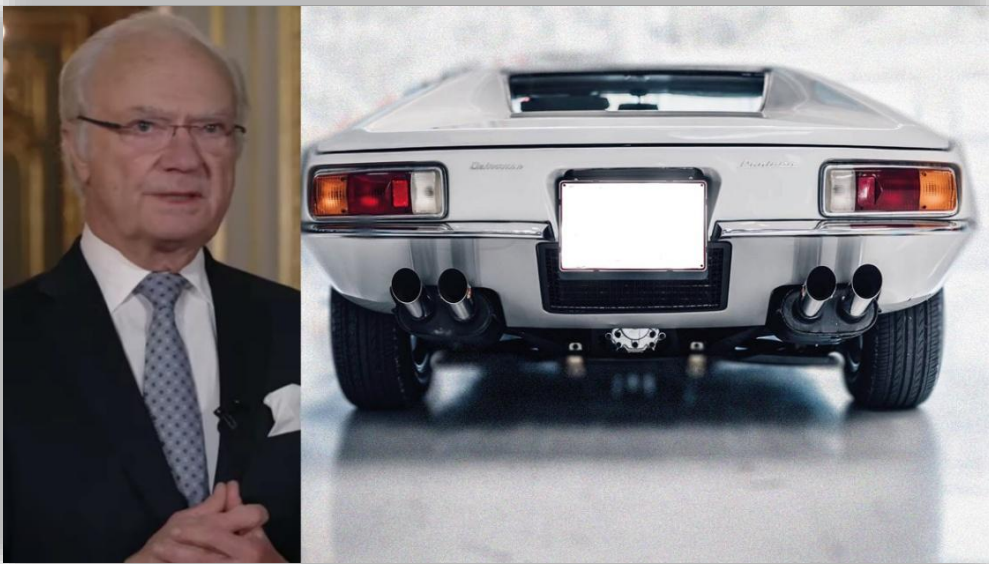
De Tomaso P72 kommer ut i handeln till jul. Det är 32 år sedan man släppte en modell senast. Samtidigt är deras gamla bilar enormt värdefulla. Allra helst Pantera som vår svenska kung har ägt sedan 30 år. Priset på en De Tomaso P72 uppskattas ligga omkring 21 miljoner kronor.



LÄS MER:



Superdyr och superlätt: Här är De Tomasos nya monsterbil



Grattis, kungen, 75 år! Här är hans okända superbil...



Kungen firar 50 år på tronen – se hans otroliga bilsamling



Övergivna superbilen räddas – med is



Dr Emmett Brown gör comeback i DeLorean-film



Ny fyrsitsig hyperbil utmanar Koenigsegg Gemera



Andreas Jemn är journalist och författare.

Feber

5. Xpeng uppdaterar den eldrivna sedanen P7

Bobby Green 2025-05-15 kl 10:40

Får helt nytt utseende



Nu får vi se bilder på en uppdaterad version av Xpengs eldrivna sedan P7 och den har fått sig ett helt nytt utseende. Bilen får nya strålkastare, DRL-ljus som lite liknar [Lamborghinis Gran Turismo-koncept](#) och en moderiktig LED-list som går över hela baken. För tillfället får vi inga uppgifter kring bilen utan det är bara bilder som gäller. Vi får heller inte reda på när den lanseras och om den då ska säljas i Sverige som nuvarande generation gör.





**Xpeng släpper ännu effektivare version av P7
P7+ får även uppdaterat utseende**



**Vi har kollat in Xpeng G9 och P7
G9 är en lyxig suv med stort bagageutrymme**



**Xpeng kommer till Karlstad
Hurra?**



Bobby Green

Teknikens Värld

6. Toyota bZ4X Touring – en ny större och rymligare elbil

Publicerad av Mattias Rabe 15 maj 2025 kl 17.36

Utöver större storlek och rymligare interiör samt fram- och fyrhjulsdraft erbjuder nya Toyota bZ4X Touring kraftfullare motoralternativ och större batteri än lillebror bZ4X. Till Sverige kommer den under nästa år – med 56 mils räckvidd.



Nästa år kommer denna till Sverige – nya Toyota bZ4X Touring med betydligt mer plats än i lillebror bZ4X.

Toyota bZ4X hade en tuff start på livet med räckviddskrängel och hjul som lossnade. Men världens största biltillverkare har fått ordning på elbilen som nu syns i större omfattning på vägarna och högre upp i försäljningslistorna.

Då passar Toyota på att utöka bZ4X-utbudet med en större version kallad bZ4X Touring. Touring-versionen är 14 centimeter längre än vanliga bZ4X vilket gör den 483 centimeter lång. Det är hela 23 centimeter längre än storsäljaren RAV4 som inte finns i helelektriskt utförande utan endast som fullhybrid och laddhybrid. Den är samtidigt något högre än sitt mindre syskon men något lägre än **RAV4**.

Lastvolym och dragvikt

De utökade måtten sägs göra gott för kupéutrymmet men framför allt för bagageutrymmet som har vuxit med hela 148 liter till 600 jämnt. Det är bra med tanke på att vi under **våra test** har "klagat" på att utrymmet längst bak är lite väl snålt i bZ4X.

Touring-versionen har dessutom inte lika kraftigt framåtlutande bakre takstolpar vilket gör bagageutrymmet mer praktiskt när det ska lastas på höjden.



Dock har bZ4X tyvärr inte fått varken tredelat baksäte eller genomlastningslucka. Det försvårar transport av längre objekt samtidigt som man behöver använda sittplatserna i baksätet. På den punkten får **Toyota** gärna förbättra sig (gäller inte bara deras elbilar).

Den som vill dra släp efter en bZ4X Touring har en begränsning att ta hänsyn till: 1 500 kilo. Det är samma siffra som för de fyrhjulsdrivna versionerna av vanliga bZ4X.

Batteri och laddning

Oavsett om bZ4X Touring är utrustad med en elmotor för framhjulsdraft eller två för fyrhjulsdraft ingår ett batteri på 74,7 kWh. Det är något större än de 71,4 kWh som erbjuds i bZ4X. Det är bruttosiffran som avses, nettosiffran (dvs den kapacitet som går att nyttja) känner vi ännu inte till.

Toyota lämnar tio års eller 100 000 mils (det som uppnås först) garanti på batteriet.

I utförandet med framhjulsdraft är räckvidden per laddning som längst 56 mil.

Max effekt vid snabbladdning är 150 kW medan växelströmsladdning i till exempel hemmet kan göras med effekter på 11 eller 22 kW, beroende på modellversion.

Med en elmotor är bZ4X 165 kW stark vilket översatt till hästkrafter blir 224. Med två är den sammanlagda effekten hela 280 kW vilket motsvarar 380 hästkrafter. Hög effekt för att vara en Toyota.

Omgjord interiör

Förarmiljön känns igen från vanliga bZ4X då de olika prylarna har mer eller mindre samma placering, men där finns skillnader i utförande. Exempelvis är instrumentbrädan lite snitsigare i designen och det digitala mätarklustret framför ratten har fått en ny och slankare integration i instrumentbrädan. Om ratten fortfarande har en förmåga att skymma mätarna, som i bZ4X, återstår att se, men troligtvis är det så.

Infotainmentskärmen till höger om ratten har vuxit från 12,3 till 14 tum.



Lansering och pris

Toyota Sverige meddelar att bZ4X Touring kommer till vårt land under första halvåret 2026. Några prisuppgifter annonseras inte i dagsläget men vi skulle tippa att Touring-versionen lägger sig en bra bit över vanliga bZ4X instegspris som är 479 900 kronor.



Mattias Rabe



7. Testar Kia EV6 GT på Gotland Ring

Posted by Kristofer Rask maj 15, 2025

Kia EV6 GT är Kias snabbaste produktionsbil någonsin och det tyckte Kia så klart att jag skulle få uppleva. Sagt och gjort så begav jag mig till Gotland Ring för att sätta mig bakom ratten på prestandakärran.



FILM: <https://youtu.be/FAx9tuNSE0w>

EV6 fick en uppdatering mot slutet av förra året vilket också innefattar GT-suven. Med 650 hästkrafter från två elmotorer och sprinten 0 till 100 km/h som avverkas på 3,5 sekunder så går det undan. Ett förstärkt chassi, avancerade fjädring och stabiliseringskontroll håller denna prestanda-suv på banan.

Kia EV6 GT har också en exklusiva designelementen vilket inkluderar en rad neonaccenter på ratten och på de skålade sätena i mocka, samt på bromsoken.

Kolla in mitt besök på gotländska ringen i videon nedan:

Väl på plats dök också en annan överraskning upp i form av [Kia EV9 GT](#). Kias nya högpresterande familjelastare. Även den får ett kort inspel i videon.



Kristofer Rask

8. Elbil för 1 miljon – är det verkligen vettigt?

Av William Karlsson

15 maj 2025, 10:40

Bilgurun Alrik Söderlind har testat GT-versionen av Kia EV9 med 508 hästkrafter. Kan en elbil för en miljon verkligen vara ett vettigt köp? – Man får en mycket mer speciell bil, säger Alrik.



Kia EV9 har blivit en stor försäljningssuccé i Sverige, där bilen har sålts i över 3 000 exemplar. Den sjuitsiga elektriska SUV:en, som kostar runt 800 000 kronor, har lockat till sig många svenska kunder, samtidigt som Volvo har haft stora problem med lanseringen av EX90. I slutet av förra året presenterades EV9 GT, som är "herre på täppan"-versionen av modellen. Nu har den kände biljournalisten Alrik Söderlind provkört Kia EV9 GT vid Gotland Ring.

EV9 GT har 508 hästkrafter och gör 0-100 km/h på 4,6 sekunder. Även invändigt har elbilen gjorts om en del jämfört med basversionen.

– Man får en finare interiör, man får lite mer premium, säger Alrik Söderlind.

Alrik Söderlind gillar verkligen att EV9 ser kaxig ut, och han uppskattar elbilens formspråk som enligt honom påminner en del om Jeep. EV9 GT kommer också med en Virtual Gear Shift som simulerar växlingar tillsammans med ett konstgjort ljud.

– Med mjukvaran simulerar man växlingspunkter, delar upp effektkurvan i sektioner och stryper effekten ett ögonblick vid "växling". Det försämrar prestandan lite, men ger mer "närhet" och kanske en känsla av "kontroll", säger Alrik.

MOTORNYTT

Motorjournalisten hävdar att EV9 GT inte alls är lika komfortabel som Volvo EX90, men den är däremot mer rapp, roligare och billigare. Enligt honom borde man köpa GT-versionen istället för GT-Line, även om den kostar runt 100 000 kronor mer. Men han tipsar även om att den billigaste versionen, som kostar 680 900 kronor, också är ett bra alternativ om man vill vara förnuftig.

– Påslaget mot GT-Line är cirka 100 000 kronor, och då får man en mycket mer speciell bil. Eller så köper man den minst dyra – som självklart är mest förnuftig, säger Alrik.



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

LÄS MER:



Här gör bilgurun satir över Volvos bjudresa



Experten: Missen med elbilen som kostar 114 000 kr



Gjorde jätteklipp: Alrik bytte elbil mot V8-lyx



"Bilprofessorn": Detta blir elbilarnas revival



Teknikchocken: "Svårt för bensinbilar konkurrera"



"Skulle varit bästsäljare om det varit en Volvo"

9. Tesla backar – åtgärddar farligt fel i Sverige

Av Andreas Jemn

14 maj 2025, 11:52

Tesla i Sverige backar. Nu låter man även svenska bilägare byta ut farliga delar. – Det innebär att de föregår Transportstyrelsens beslut, säger bilgurun Fredrik Grufman.



Han har drivit frågan stenhårt. Tesla har haft ett välkänt problem med länkarmar som hotar att brista. Fredrik Grufman har länge varnat för det här felet och även anmält Tesla till Transportstyrelsen.

– Fixa er skit nu innan någon dör, sa Fredrik Grufman förra året.

En av de drabbade är Caroline Torbjörnsen. **Hennes länkarm brast och det kunde ha gått riktigt illa.** Trots det har Tesla väntat in i det sista innan de erbjuder sina kunder att byta länkarmar.

– När jag börjar närma mig hemmet smäller det plötsligt till i bilen och den börjar kränga kraftigt. Jag blev livrädd, men hade jag tagit motorvägen hade jag kunnat dö, säger Caroline Torbjörnsen.

Nu erbjuder Tesla bilägare med modeller från 2012-21 att byta länkarmar utan kostnad. För Fredrik Grufman är det en stor seger. Han har länge kämpat för att få gehör för det här problemet.

– Detta innebär att man föregår Transportstyrelsens rapport som förväntas komma vilken dag som helst.

Den konspiratoriskt lagda skulle säkert säga att eftersom Tesla nu byter länkarmarna på goodwill så begraver Transportstyrelsen rapporten eftersom problemet ändå är löst och försöker lösa problemet lite diskret utan att bli kölhalad i pressen, säger Fredrik Grufman.

Tidigare i år skickade han in en anmälan till Transportstyrelsen. Fredrik Grufman har varnat för dödsolyckor om ingen gör något åt länkarmarna.

– Idag lämnar vi in en formell begäran till Transportstyrelsen om produktsäkerhetsgranskning avseende Tesla Model S och bortfall av servostyrning, säger Teslaexperten.

Efter att anmälan kom in har Transportstyrelsen handlagt ärendet. Under tiden har Tesla i Sverige varit tysta. Trots att de i Norge redan har erbjudit sina kunder gratis byte av länkarmar på de utsatta modellerna.

– Handläggningen går framåt, troligtvis kan svar ges inom någon månad. Då handläggningen av dessa ärenden fortfarande pågår kan vi naturligtvis inte uttala oss i sakfrågan, skriver Patrik Hammarbäck, som är utredare vid Transportstyrelsen.

Men nu har Tesla börjat skicka ut brev till sina kunder. Dessa har vänt sig till Fredrik Grufman som envist har drivit frågan.

– Rapporter börjar nu komma in från FLERA kunder om att Tesla erbjuder kostnadsfritt byte av bakre länkarmarna på Model S 2012-2021 och Model X 2015-2021 på goodwill, säger Fredrik Grufman.

Så här gör du för att få länkarmarna att byta kostnadsfritt:

- 1) Skaffa en Model S 12-21, eller en Model X 15-21
- 2) Lägg ett ärende via appen och hänvisa till servicedokumentet ovan
- 3) Få en offert från Tesla på noll kronor efter avdragen goodwill.
- 4) Boka tid

LÄS MER:

- [Så avslöjar experten Teslas farliga fel](#)
- [Nu backar Tesla i Norge – byter ut farliga delar](#)
- [Slog larm om farligt fel – Teslas advokater stoppar filmen](#)
- [Carolines Tesla sprack: "Jag blev livrädd"](#)
- [Grufman: "Agera innan en dödsolycka händer"](#)
- [Nu kommer domen mot Tesla: "Saknar muskler"](#)



Andreas Jemn

10. Nya siffror: Tesla backar kraftigt på sin viktigaste marknad

Uppdaterad 14 maj 2025 Publicerad 14 maj 2025

Samtidigt som Tesla återtar delar av sitt börsvärde dyker nya problem upp på märkets största marknad. Här är Teslas oroande data.



Tvärnitar i Kina. Tesla Model Y säljer riktigt dåligt i Kina och analytiker menar att det är Teslas oförmåga att förnya sig som nu slår mot märket.

Klyftan mellan Teslas etablerade marknadsvärde och vad märket nu presterar i försäljning och resultat, fortsätter att öka efter nya oroande veckodata från Kina, deras största marknad.

Den vecka som avslutades 11 maj sjönk Teslas försäljning av elbilar i Kina till endast 3 070 fordon, en nedgång med 58 procent i närtid och med 69 procent jämfört med motsvarande period 2024, rapporterar [Fortune](#).

Ur Teslas synvinkel var ytterligare en negativ aspekt att nedgången helt gäller nya Model Y, som i dag står för två tredjedelar av de fordon Tesla levererar globalt. Den sålde endast i 1 270 exemplar i Kina. Däremot var försäljningen av Tesla Model 3 i stort sett stabil.

Tesla långt under normalt

Teslas investerare granskar dessa data noggrant eftersom Kina är Teslas största marknad och till och med överskuggar USA i den bemärkelsen.

Försäljningen i Kina är normalt så hög att fler bilar kan säljas där under en vecka än på flera månader i länder som Tyskland.

En närmare titt på bolagets försäljning sedan andra kvartalet inleddes visar dessutom siffror 25 procent under jämförbar period 2024 och till och med under de första veckorna av första kvartalet, säsongsmässigt den svagaste i Kina.

”Ser ingen minskning”

Utvecklingen förvirrar perspektivet på Tesla som fortsätter återta börsvärde och måndag tog sig över 1 biljon dollar i värde.

Aktien handlas nu till 110 gånger konsensusberäkningen för 2026 och till 167 gånger 2025 års beräknade resultat.

Elon Musk valde vid investerarsamtal nyligen att skylla på ”allmän sjukdomskänsla” som inte är relaterad till deras varumärke eller produkter.

”Vi ser ingen minskning i efterfrågan, men när det råder ekonomisk osäkerhet vill folk i allmänhet stanna upp med att köpa och göra ett större kapitalköp som en bil,” förklarade Musk som i så fall möjligen borde tala med sin kompis Donald om orsakerna till oron.

Kinesiska märken förbi Tesla

I Kina kan inhemska elbilmärken skryta med högre försäljning än tidigare. Det gäller inte bara branschledande Byd utan även mindre märken som Nio, Xpeng, Li Auto och Xiaomi.

Motorsajten Car News China hävdar att bolagets strategiska beslut att fortsätta sälja samma produktsortiment med periodiska justeringar inte kommer att rädda försäljningen.

Potentiella Model Y-kunder som väntat på den uppfräschade modellen lockas inte av vad som i slutändan är en fem år gammal bil, menar sajten.

Snabbare från innovation till bil

I stället får bolaget se crossovers som Xpeng G6, Onvo L60, Li Auto L6, BYD Sealion 7 och Zeekr 7X rusar förbi Tesla.

Det är kinesiska märken som innoverar i cykler på 2-3 år där industristandarden annars är 6-7 år.

Fortune påpekar att man heller aldrig helt ersatt en enda modell. Även Model S är samma fordon undertill som lanserades 2012.

”Konkurrensen i Kina är helt enkelt för mycket för Tesla,” hävdar Car News China.

”Unga kinesiska köpare är inte rädda för att köpa kinesiska produkter som sina föräldrar, som minns 90-talet. Bristen på nya modeller slår tillbaka på Tesla i Kina”.

Teslas bilförsäljning rasar i Europa – och mest i Sverige. Dagens PS

Historiskt beslut: Inför omedelbart investeringsstopp i Tesla. Dagens PS

Rasar mot Musk: ”Gör samma som med Twitter”. Realtid

Svenskar säljer Teslor i panik – fyndläge. E55



Reporter på Dagens PS med gedigen bakgrund som bland annat bevakar privatekonomi.

11. Nissans kris förvärras: 20 000 blir av med jobbet

Publicerad 2025-05-15 6:15 Text Erik Söderholm

Nissan befinner sig i krisläge och flaggade i april för en **brakförlust för det senaste räkenskapsåret**.



Tidigare har den japanska biltillverkaren också öppnat för att **9 000 anställda kan behöva sägas upp**, och förhandlingarna om att gå ihop med Honda har **brakat samman**.

Nu står det klart att förlusten hamnade på över 44 miljarder kronor. Nissanchefen Ivan Espinosa ska fördubbla antalet uppsägningar till 20 000.

Samtidigt ska sju fabriker stängas och planerna på en ny batterifabrik har lagts på is. Utvecklingen av flera modeller har stoppats.

– Det är ett väldigt, väldigt smärtsamt och ledsamt beslut att ta. Vi skulle inte göra detta om det inte var nödvändigt för Nissans överlevnad, sa Ivan Espinosa i samband med att omstruktureringsplanen presenterades.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Nissans brakförlust: 140 miljoner – om dagen



Detaljerna som gjorde att jätteaffären sprack



Kan säga upp 9 000: "Extremt svår situation"

12. Miljardböter mot Toyota slopas – Trump-administrationen griper in

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 15 maj 2025 Publicerad 15 maj 2025

Den amerikanska finansinspektionen CFPB backar från en uppgörelse på närmare 650 miljoner svenska kronor med biltillverkaren Toyota.



Donald Trump grottar i lite allt möjligt. Nu underlättar han för Toyota.

Beslutet kommer i kölvattnet av att president **Donald Trumps** administration minskar byråns inflytande, vilket gynnar storföretag som tidigare granskats hårt. Samtidigt dras en stämning mot Walmart tillbaka, vilket väcker frågor om den nya politiska vinden inom konsumentskyddet.

Miljonböter i papperskorgen – Toyota slipper betala

År 2023 dömdes Toyota att betala 60 miljoner dollar, motsvarande cirka 650 miljoner svenska kronor, i böter av Consumer Financial Protection Bureau (CFPB) för påstådda olagliga utlåningsmetoder och felaktig kreditupplysning. Nu har dock myndigheten plötsligt dragit tillbaka hela uppgörelsen. Detta innebär att Toyota inte längre behöver betala tillbaka de tiotals miljoner dollar som var avsedda för drabbade kunder, skriver **Road & Track**. Beslutet att makulera uppgörelsen har inte motiverats av CFPB.

Enligt den ursprungliga anklagelsen ska Toyotas finansieringsarm systematiskt ha undanhållit återbetalningar, försvårat annulleringar av oönskade tjänster och skadat konsumenternas kreditvärdighet. CFPB:s tidigare chef **Rohit Chopra** uttalade vid tidpunkten för böterna att man avsåg att fortsätta granska stora långivare inom bilindustrin som lurar sina kunder, med tanke på den ökande ekonomiska pressen på amerikanska bilköpare.



Donald Trumps administration har hävt kravet på ersättning från Toyota till sina kunder.

Lurade bilköpare – tvingades betala för onödiga tillägg

Klagomål från bilköpare till CFPB indikerade att Toyotas återförsäljare systematiskt ljög om tilläggsprodukter, vilket ofta drev upp priset på bilen. I vissa fall slarvades det med pappersarbetet så att köparna inte insåg hur mycket extra de betalade.

Det handlade i genomsnitt om mellan 7 000 och 26 000 svenska kronor i påtvingade tillägg per lån, enligt CFPB:s dokument. Dessutom ska Toyota ha gjort det "extremt krångligt" att avboka dessa paket, bland annat genom att hänvisa hundratusentals köpare till en särskild telefonlinje med syftet att avskräcka från avbokningar. Nu kommer ingen av dessa konsumenter att få någon kompensation.

Varken CFPB eller Vita huset har kommenterat beslutet i skrivande stund. Toyota har dock uttryckt sig positivt och meddelat att företaget avser att agera korrekt gentemot sina kunder.

"Vi kommer att fortsätta att förbättra våra metoder för att leverera bästa möjliga kundupplevelser", sade en talesperson för Toyota i ett uttalande till [Reuters](#).

Politiska vindar – Trump kritisk till konsumentskyddsbyrån

Att den nya ledningen för konsumentskyddsbyrån vidtar så drastiska åtgärder är kanske inte helt oväntat. President Trump har tidigare öppet kritiserat CFPB och menat att byrån, som ursprungligen föreslogs av senator **Elizabeth Warren** 2007, inte borde existera alls.

Sedan Trumps tillträde har i princip alla pågående rättsliga åtgärder från den tidigare administrationen upphört. Nyligen drogs även federala stämningar mot Walmart och Branch tillbaka, vilket tyder på att Toyotas slojade böter är en del av ett bredare politiskt budskap från den nuvarande administrationen. Det är åtminstone den analys som den tidigare CFPB-chefen **Eric Halperin** gör.

"Trump-administrationens CFPB vill inte bara dra tillbaka lagstiftningen, utan aktivt belöna lagbrytare istället", sade Halperin till Reuters.

Även Walmart frias – stämning om "skräpavgifter" läggs ner

Parallellt med beslutet gällande Toyota har CFPB även dragit tillbaka en stämning mot detaljhandelsjätten Walmart och betalningsföretaget Branch. Stämningen, som lämnades in i december 2024, anklagade företagen för att ha tvingat över en miljon leveransförare att använda konton som kostat dem mer än 100 miljoner svenska kronor i onödiga avgifter, så kallade "junk fees".

CFPB hävdade att Walmart i sitt "Spark Driver"-program hotade att avskeda förare som inte accepterade att få sin lön utbetald via Branch-konton som öppnats utan deras samtycke. Walmart och Branch tillbakavisade anklagelserna och kritiserade CFPB för att ha bråttom med att lämna in stämningen utan att ge dem tillräckligt med tid att bemöta anklagelserna.

Walmart uttryckte i ett uttalande sin tillfredsställelse över CFPB:s beslut att dra tillbaka ett ärende som de ansåg vara förhastat och felaktigt.

Besluten att skrota Toyotas uppgörelse och dra tillbaka stämningen mot Walmart understryker den förändrade inriktningen hos den amerikanska konsumentskyddsmyndigheten under president Trumps ledning. Kritiker menar att dessa åtgärder riskerar att försvaga skyddet för konsumenter och arbetstagare gentemot stora företag.



Experterna: Den här el-suven är bäst



Stockholms p-chock: Plånböcker blöder, automater flyr och angiveri frodas



Cybertruck på hög: Hårt fall för Musks marsbil



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



13. Driftsätter 15 tunga eldrivna lastbilar: ”Inget snack, det här är framtiden”

Posted by Kristofer Rask

maj 13, 2025

Falkenklev Logistik i Malmö var tidigt ute med att elektrifiera sin fordonsflotta. Nu utökas fordonsflottan med 15 tunga eldrivna lastbilar från Mercedes-Benz samtidigt som man inviger två nya laddstationer med plats för 28 tunga eldrivna lastbilar samtidigt.



De eldrivna lastbilarna är av modellen Mercedes-Benz eActros 300 och kommer att rulla för DHL i Skåne. För logistikbolaget är eldrift en självklarhet. Den första eldrivna lastbilen köpte man in 2022 och då invigde man också sin första egna laddstation Rifil.

– Vi köpte den allra första eActros som kom till Sverige för tre år sedan, berättar VD Victor Falkenklev.

Sedan dess har fordonsflottan utökats med ytterligare fordon och man har nu samlat på sig god erfarenheter av de eldrivna lastbilarna från många års användning. Han hyllar Mercedes-Benz som han anser har konstruerat eldrivna lastbilar ”rätt från början”.



Logistikbolaget har också byggt egna laddstationer som dessutom är öppna för allmänheten. elen kommer delvis från en egen solpark.

– Inte minst insåg man det smarta med att ha motorerna i bakaxeln. Något som tagit bort mycket energiförluster och ger en låg energiförbrukning, berättar Victor Falkenklev.

De 15 nya eldrivna lastbilarna är en del av en beställning på totalt 20 stycken nya eActros. Utöver de nu levererade eActros 300 har man också beställt fem exemplar av **eActros 600** för fjärrfrakt med leverans till hösten.

Snart kommer 95 procent av företagets 140 bilar att vara helt eldrivna.

– Det är inget snack längre, det här är framtiden. Det räcker med att stå på vår terminal i Malmö och höra hur lastbilarna bara surrar när de kör förbi. Inga avgaser och inga diesel-luktande handskar i dörrfickan, avslutar Victor Falkenklev.



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.](#)

14. Därför får du köra super-Scania på B-körkort

Av William Karlsson 14 maj 2025, 22:23

Miljontals svenskar får köra en Scania V8-lastbil med sitt vanliga B-körkort. Undantaget förvånar många. – Jag skulle aldrig själv, om jag hade ett sådant körkort, åka med jättetunga fordon, säger Ted Snölija, stabsutredare vid Transportstyrelsen.



Du kan ta plats bakom ratten på en drömyxig Scania-husbil med V8-motor på 730 hästkrafter. Helt lagligt får du köra husbilen som har en tillåten totalvikt på 26 ton med ditt personbilskörkort. Många tror inte att det är möjligt, men det är det faktiskt för alla personer som tog sitt körkort före den 1 juli 1996. Den är nämligen registrerad som camp-pingbil, och då gäller många B-körkort.

– Tog du körkortet innan 1996 så var det så att körkortet gällde även för tyngre fordon, vilket det inte gör idag. Det har skett en förändring i körkortsreglerna där det idag finns en tydlig viktgräns som inte fanns tidigare. Det brukar kallas "farfar-rättigheter", vilket betyder att man ärver vidare rättigheten eftersom man haft den en gång tidigare, säger Ted Snölija från Transportstyrelsen.

Personer med detta B-körkort får köra dessa husbilar utan erfarenhet eller utbildning. Men det finns undantag.

– Det gäller bara under förutsättningen att du aldrig har blivit av med körkortet efter 1996. Har du fått körkortet återkallat har du inte rättigheten längre, utan då får du ett nytt körkort med en vanlig B-behörighet, säger Snölija.

Med detta B-körkort du förverkliga drömmen en Scania-husbil. **NL Motorhome** utanför Eskilstuna bygger nämligen dessa otroliga husbilar som kallas Scania NL Exclusive Line Motorhome S650. Designen görs av NL Motorhome, chassina tillverkas hos Scania i Södertälje och ombyggnaden görs i Ungern.



Drömmen kan bli sann med vanligt B-körkort.

Den lyxiga husbilsdrömmen saknar inga bekvämligheter och har en boyta som är större än hos många sommarstugor. Den har bland annat platt-TV i sovrummet, högklassiga vitvaror från Miele, bilgarage och inbyggda solceller på taket. Just nu går det att beställa en av dessa husbilar på Blocket, där Scania är utrustad med en V8-motor på 650 hästkrafter och tre hjulaxlar för högsta komfort. Den har även en inbyggd gasolgrill som kan fällas ut.

Men om du ska resa utanför Sverige med din Scania-husbil finns det en del saker att tänka på också.

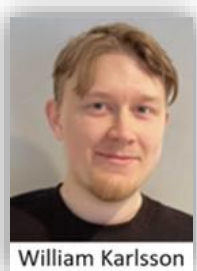
– Kör du inom EU brukar de kunna godta det, men det kan bli lite bekymmer när du ska bevisa att du har den rätten, för det ser inte polisen som eventuellt stoppar dig längs vägen, säger Ted Snölija. – Jag skulle aldrig själv, om jag hade ett sådant körkort, åka med jätt tunga fordon, fortsätter han.

Ted Snölija rekommenderar även att alla som har ett B-körkort och tänker köra ett tyngre fordon utomlands ska ha med sig en ekvivalenstabell som förklarar hur körkortet fungerar och vilka fordon man får köra med körkortet i Sverige.

– [Den finns på vår webbplats](#) att ladda ner och ta med sig utomlands, avslutar han.

LÄS MER:

- [Köpte husbil för 13 miljoner – får köra på B-körkort](#)
- [Rattfylla på prøvotid fick behålla körkort](#)
- [Okända kryphålet: 6000 kör med indraget körkort](#)
- [Digitala körkort kan införas rekordsnabbt i Sverige](#)
- [Byter ut alla gamla körkort mot nya digitala](#)
- [Extrem Scania-husbil på auktion – B-körkort räcker](#)



William Karlsson



15. QUANT e-Sportlimousine 2014

Av Nick Dellis



Elegant, sportig och med en extraordinär design som understryker den speciella karaktären hos denna bil som plattform för en revolutionerande ny drivlineteknik – detta är QUANT e-Sportlimousine i sin världspremiär på bilsalongen i Genève 2014.





De första idéerna till QUANT föddes 2003 i skisser av bröderna La Vecchia för en banbrytande bil, en revolutionerande bil för framtiden.

Dess revolutionerande karaktär återspeglades i dess ovanliga design redan från början. En första modell byggdes i samarbete med en svensk biltillverkare 2009 och presenterades på bilsalongen i Genève som NLV Quant.

Den låg också till grund för konceptbilen NLV Quant som presenterades i Genève 2010.

Efter bilsalongen i Genève 2010 bestämde man sig för att satsa på ett helt nytt koncept, både optiskt och tekniskt. Varje del av QUANT e-Sportlimousine har utvecklats från grunden under de senaste fyra åren: ny drivlina, fullständig omdesign och viktigast av allt, varje aspekt av de nya prototyperna är designade med homologeringskrav i åtanke.

Fullständig omdesign

Den nya QUANT e-Sportlimousine är varken en showbil eller en konceptbil, det är den första bilen som är utrustad med nanoFLOWCELL.

Exteriörens flödande, sensuella design övertygar dig med sina långa, harmoniska linjer.

Taklinjen sträcker sig från vindrutan nästan längs hela bilens längd till det vingliknande, skulpterade bakpartiet. Målet var att ge bilen så mycket känsla av rörelse som möjligt för att spegla nanoFLOWCELLEN i hjärtat av QUANT e-Sportlimousine, samt att understryka det sportiga, dynamiska uttrycket för vad en e-sportbil ska vara.

Med sin imponerande längd på mer än 5,25 meter, en bredd på mer än 2,2 meter och en höjd på 1,35 meter gör QUANT e-Sportlimousine ett djärvt uttalande när det gäller dess dimensioner och proportioner. Dess 22-tumsdäck framhäver också generöst bilens sportiga karaktär.



Måsvingedörrar

En rad utmaningar, som den ökade hjulbasen som krävs för att rymma den ökade volymen av elektrolyttankarna, måste övervinnas.

De två ovanligt långa måsvingedörrarna, inspirerade av örningar, täcker hela fram- och baksätet och bilen klarar sig helt utan b-stolpe. De stora, 1,7 meter breda sidofönstren kan sänkas helt. Teamets passion för det extraordinära visar sig i några intressanta detaljer: sidofönstret sänks ner i måsvingedörren snabbare fram än bak.

Den extremt välvda bakrutan och den ovanligt välvda framrutan med sin sluttande A-stolpe i kombination med den korta främre motorhuven ger en imponerande optik.

"Det var viktigt för oss att vår fyrsitsiga QUANT e-Sportlimousine, trots sin storlek och ovanliga dimensioner, skulle vara en sportig bil. Bilens front är övertygande med sina markerade skuldror, självsäkra utseende och tydliga linjer. Alla som står framför QUANT e-Sportlimousine vet exakt vad jag menar, säger Nunzio La Vecchia och är redan spänd på publikens reaktion på bilens premiär i Genève.

Interiören

Trä, koppar och läder dominerar inredningen i nya QUANT e-Sportlimousine. "Vi tänjer på gränserna även när det gäller interiören i den här bilen. Vi pressade varje komponent till gränserna för design och tekniska möjligheter. Vi gör något helt nytt som kommer att få andra att fråga varför ingen har gjort det här tidigare", förklarar Nunzio La Vecchia om det visionära tillvägagångssättet för designen av den nya QUANT e-Sportlimousine av företaget nanoFLOWCELL AG.

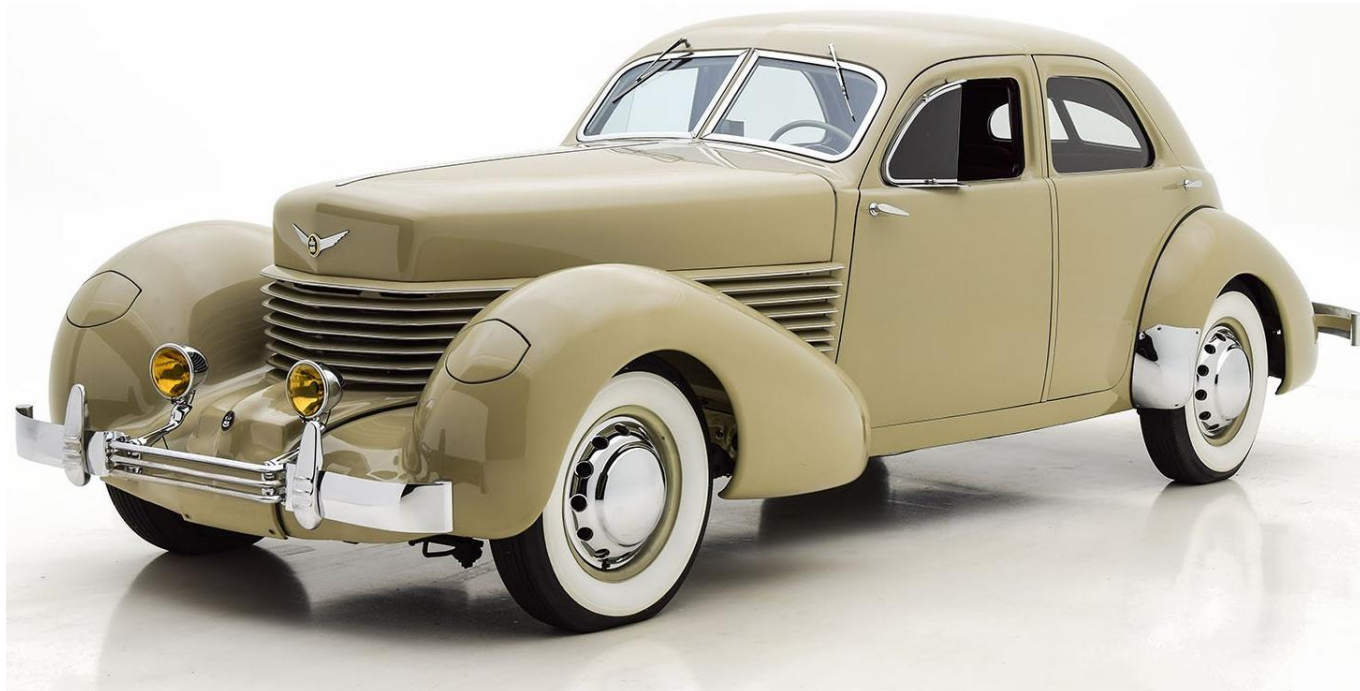
Kolfiber Monocoque

Den flödande exteriördesignen återspeglas i interiören. Monocoquen i kolfiber refereras till genom två monocoque-liknande sätesrader, i toppmodern jetcockpit-stil. De står i centrum för QUANT e-Sportlimousine.

"Förare och passagerare sitter bakom varandra som i en monocoque-racerbil. Man är omgiven av äkta trä och känner sig som ett med naturen", beskriver Nunzio La Vecchia de speciella sittplatserna och dess placering. "Med den omgivande belysningen som skiner genom träet, som hälsar passagerarna välkomna när de kliver in i fordonet, får du känslan av att vara integrerad i flödet av nanoFLOWCELL eller omgiven av den", vilket understryker avsikten bakom de innovativa RGB LED-ljuslisterna i bilens interiör, som kan justeras individuellt till den färg du väljer.



16. Cord 812 Beverly 1937



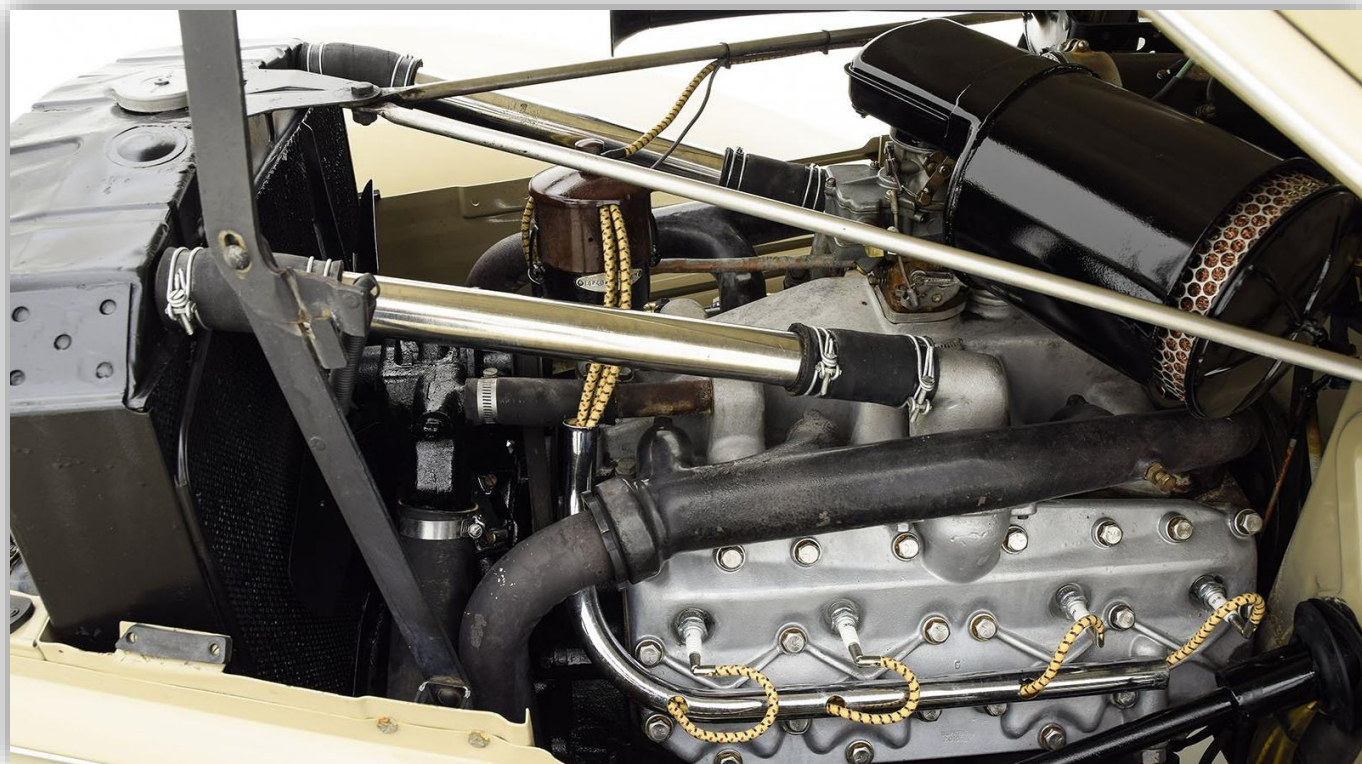
Vid första anblicken kanske Cord 810/812 inte verkar vara en bil som föddes ur den stora depressionen. Men under dessa oroliga år kämpade avancerade tillverkare för att sälja extravaganta maskiner, eftersom även de mest förmögna köparna drog sig för att stoltsera med sin status lika öppet i offentligheten. Många tillverkare använde sig av att utveckla billigare modeller för att öka försäljningen. Packard utvecklade Junior-serien, Lincoln lade till Zephyr-linjen och GM introducerade LaSalle för att passa mellan Buick och Cadillac. Inte ens Duesenberg var immun mot pressen och arbetet påbörjades med en "baby" Duesenberg som kunde hjälpa till att få upp den sjunkande försäljningen. Delvis genom dess utveckling övergavs idén om Duesenberg, eftersom man trodde att den kunde skada det berömda varumärket. Men E.L. Cord, mannen som ansvarade för Auburn-Cord-Duesenberg, såg stor potential i designen och tryckte på för att producera den som en helt ny modell för sitt återupplivade Cord-märke. Cord L-29 hade varit ur produktion under en tid, och E.L. såg detta som en möjlighet att återuppliva varumärket som bar hans namn.

Utvecklingen av den nya bilen gick framåt och Cord 810/812 realiserades 1936. Trots sina rötter på "instegsnivå" pressades de tekniska gränserna till det yttersta. Med inspiration från den innovativa Citroën Traction Avant gav Cord-designern Gordon Buehrig 810 ett semi-monocoque-chassi, och det var den första amerikanska bilen med både framhjulsdraft och individuell framhjulsupphängning. Motivationen kom från en Lycoming V8-motor (Lycoming var en del av E.L. Cords industriella imperium) och en magnetstyrd förväljartransmission. Det mest utmärkande draget hos 810/812 var naturligtvis dess Gordon Buehrig-ritade kaross. Fronten hade kurviga stänkskärmar med dolda strålkastare – en nyhet för en produktionsbil. I stället för ett traditionellt kylarskal var Cords kylare gömd bakom en elegant och oortodox omslutande grill och en unikt formad huv, vilket gav den smeknamnet "Coffin Nose". Fullt utdragbara dörrar, inga fotsteg och en elegant, minimalt utsmyckad kaross gav 810 dess distinkta utseende. Nästan 80 år senare anses Cord 810/812 fortfarande vara en av de största amerikanska bildesignerna i historien.



När 810 utvecklades till 812 för 1937 fick vissa modeller en kompressor, medan andra förblev naturligt aspirerade. Flera karossstilar fanns tillgängliga, från fyradörrars sedaner till den öppna phaeton. Faktum är att det fanns flera fyradörrarsversioner med olika beteckningar beroende på hjulbas, utrustning och karossutrustning. På "instegsnivån" låg Westchester, följt av Beverly, Custom Beverly och toppmodellen Berline, de två sistnämnda med en förlängd hjulbas. Det mest utmärkande draget mellan Westchester och Beverly var tillägget av en "bustle" koffert på Beverly. Den erbjöd också lyxigare utsmyckningar inuti, med extra klädsel och utrustning. Beverly körde på en 125-tums hjulbas och delade samma 288 kubiktum Lycoming V8 och sofistikerad förvalsväxellåda med resten av modellprogrammet.

Denna fina **Cord 812** Beverly Sedan från 1937 är ett attraktivt, användbart exemplar av en av de mest ikoniska amerikanska bilarna genom tiderna. Den kommer ut från nyligen långvarigt ägande och bär en äldre restaurering som har underhållits väl och presenteras i mycket god ordning, visar lite ljuspatina i områden och förblir mekaniskt och kosmetiskt mycket sund. Den är färdigställd i Palm Beach Tan, med mycket bra lack applicerad på raka och korrekt inriktade paneler med utmärkta, konsekventa mellanrum. Under en tid då bilar definierades av sina framträdande kromade kylarskal och trim, undvek Gordon Buehrig blixten till förmån för en subtil, uppmätt design med begränsad kromutsmyckning. Med det sagt gav stötfångare, hjulkåpor och dörrhandtag en subtil blyxt, som alla visas i mycket god ordning på det här exemplaret. Stötfångarna, som bär original overrides, är raka och snygga med plätering och detaljer av god kvalitet. Ett par tidsenliga Cord-dimljus är monterade på frontspoilern och de polerade originalstenskyddet förblir i gott skick på bakskärmarna.



Interiören presenteras i mycket god ordning, återigen, väl detaljerad och snygg även om den visar viss patina från användning sedan restaureringen slutfördes. Plommonfärgad klädsel som passerar i benvitt kompletterar Palm Beach Tan-kroppsfärgen ganska bra. Sätena, dörrpanelerna och innertaket förblir i mycket gott skick med kvalitetsdetaljer accentuerade med mycket bra krombeslag och hårdvara. Cords signaturinstrumentpanel är vackert presenterad med sin motorvridna fascia i aeronautisk stil och en rad rattar som håller föraren informerad om saker som händer under huven. En mycket sval Motorola-värmare är monterad, förmodligen från ny.

Den 288 kubiktum stora Lycoming V8-motorn och underredet är snygga, verkar sorterade och välskötta. Specifikationen och skicket på denna 812 Beverly borde lämpa den mycket väl för touring, och tack vare Cord 810/812:s erkännande som en CCCA Full Classic, är den berättigad till CARavan touring och är väl lämpad för vanlig njutning. Cord 812 är en ikon för amerikansk design och detta är ett användbart exemplar av god kvalitet som har gynnats av långsiktigt ägande och omsorg.



