



Citroën SM 1970–75.

1. Guld-Koenigsegg värd 60 miljoner skapar kaos på gatan
2. Teslas nya galna vinst
3. Tesla lanserar billigare fyrhjulsdreven Model Y
4. Premiär för Lexus RZ 450e: Här är nya elbilen
5. Här är Lotus Eletre en elektrisk super-suv
6. Deus visar nu upp den eldrivna superbilen Vayanne
7. Premiär för BMW 7-serie och i7
8. Test: Hyundai Bayon
9. Renault pausar produktionen av Megane E-Tech Electric
10. Volvos investering kan ge laddning på över 350 kW
11. Nu ökar priset på elbilsbatterier
12. Elbilar kommer fortsätta vara dyrare än bensinbilar
13. 15 stycken elbussar till Stockholm
14. NTF ansöker om konkurs
15. När Saab slopade ratten
16. Peugeot 504
17. Gordon Murray T.50 som pace car
18. Formel 1-stjärna bestulen på exklusiv klocka värd tre miljoner

1. Guld-Koenigsegg värd 60 miljoner skapar kaos på gatan.

PUBLICERAT20/04/2022

AV MATHS NILSSON.

En Koenigsegg Agera RS Naraya skapar kaos när den dyker upp på gatan. Bilen är specialbeställd med guld och diamanter och kostar 60 miljoner kronor.



FILM: <https://youtu.be/tOVNEOrM0ro>.

Superbilar är ingen ovanlig syn på gatorna runt lyxkvarteren vid Sloane Street i London. Ferrari, Lamborghini och McLaren får knappt Londonborna att höja på ögonbrynen längre. Men när en Koenigsegg Agera RS dyker upp på gatorna blir det uppståndelse och mobilkamerorna åker upp. Trots att modellen har några år på nacken skapar den kaos när den parkeras på Sloane Street. Men det handlar också om en unik Agera RS som är specialbeställd med guld och diamanter.

Koenigsegg visade själva upp bilen när den levererades till köparen för några år sedan. Den är döpt till Agera RS Naraya efter köparens familj. Bilen har en kaross av blåskimrande kolfiber med ett stort antal gulddetaljer. Det handlar om bladguld som är limmat på karossen av den italienska hantverksmästaren Ettore "Blaster" Callegro som arbetade tolv timmar om dagen i 14 dagar för att färdigställa mästerverket.

Även insidan är något alldeles extra med blå alcantara med gulddetaljer och en namnskylt med "Naraya" utförd i guld med 155 syntetiska diamanter. Motorn är dock alldeles vanlig, men 1176 hästkrafter duger för att slå världsrekord.

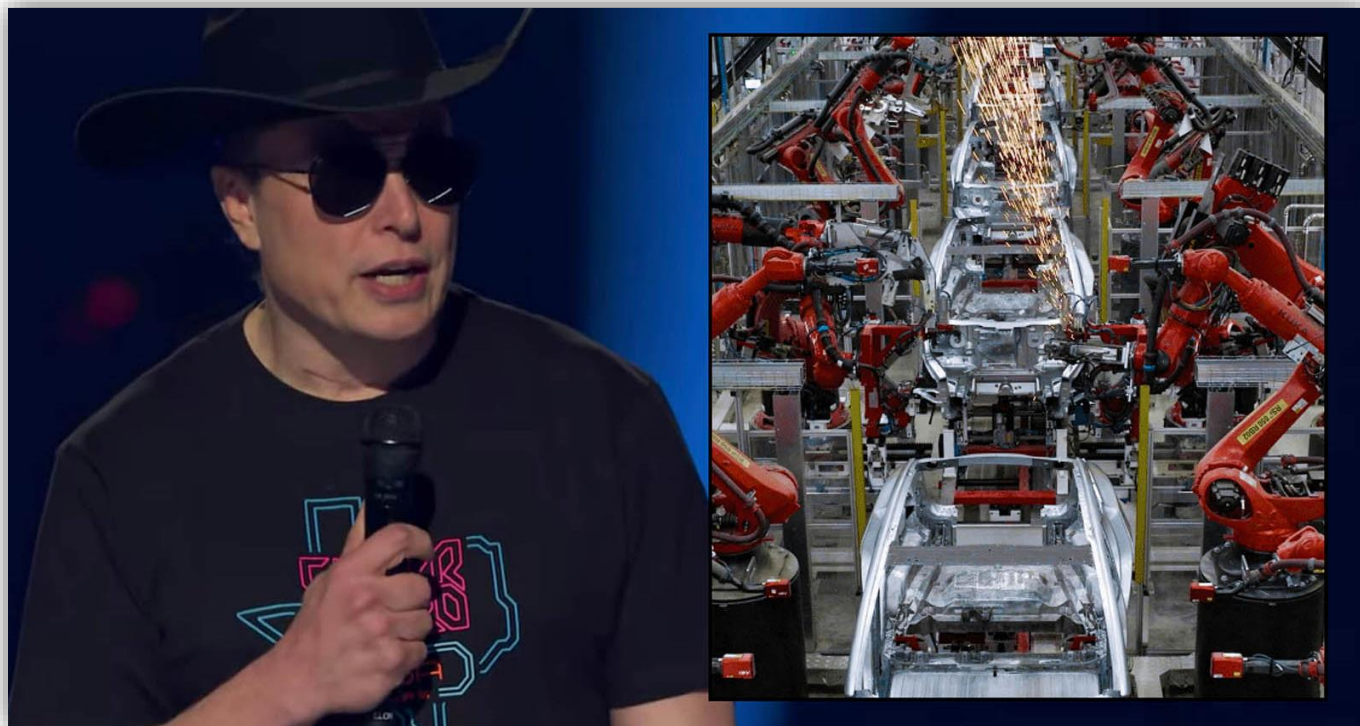


Maths Nilsson

2. Teslas nya galna vinst: Över 100 000 kr per såld bil.

PUBLICERAT 21/04/2022 AV MATHS NILSSON.

Tesla gjorde rekordvinst under första kvartalet i år.



Vinsten blev 31 miljarder kronor på tre månader. Tesla tjänar nu 101 000 kronor för varje bil som säljs. – Det kan tyckas som att vi kanske är orimliga när det gäller att höja priserna på våra fordon med tanke på att vi hade rekordlönsamhet detta kvartal, men väntelistan för våra fordon är ganska lång, säger Elon Musk.

Tesla levererade rekordmånga bilar under första kvartalet i år, och både vinst och omsättning slog rekord, visar kvartalsrapporten som kom i går kväll. Totalt levererades 310 048 bilar. Omsättningen blev 177 miljarder kronor och vinsten slutade på 31 miljarder kronor. Det betyder att Tesla har en vinstmarginal på 17,5 procent, något andra biltillverkare inte är i närheten av. Vinsten per såld bil blev 101 000 kronor, bara Ferrari tjänar mer per bil.

En stor anledning till den höjda vinsten är Teslas snabba prisökningar på sina bilar. Under ett investerarsamtal igår uppgav Elon Musk att det beror på inflation. Enligt Elon Musk tar bolaget höjd för kommande inflation.

– Det kan tyckas som att vi kanske är orimliga när det gäller att höja priserna på våra fordon med tanke på att vi hade rekordlönsamhet detta kvartal, men väntelistan för våra fordon är ganska lång. Och en del av de fordon som folk kommer att beställa, väntelistan sträcker sig till nästa år. Så våra priser på fordon som beställts nu förutser verkligen leverantörs- och logistikknostnadsökningar som vi är medvetna om och tror kommer att ske under de kommande 6 till 12 månaderna.

Tesla och Elon Musk förväntar sig att producera 1,5 miljoner bilar i år, om den höga vinsten fortsätter motsvarar det en vinst på 150 miljarder kronor under året.

3. Uppgifter: Tesla lanserar billigare fyrhjulsdreven Model Y.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-04-27, 12:21, uppdaterad 2022-04-27, 13:35.

Tesla Model Y Standard Range ska enligt uppgift börja på motsvarande 570 000 kronor i USA – och skulle kunna passa in under regeringens planerade bonustak för elbilar.



Om Tesla Model Y:s instegsmodell Standard Range säljs i Sverige skulle den hamna under det planerade pristaket för elbilsbonus.

Teslas kvicka familjebil [Model Y](#) kan vara på väg att i en lite enklare men fortfarande fyrhjulsdreven version. Enligt [sajten Electrek](#) har tillverkaren nu nämligen börjat erbjuda Tesla Model Y Standard Range AWD till sina anställda i samband med [öppningen av fabriken Giga Texas](#).

Det rör sig om samma billigare modell av bilen som tidigare fanns till salu en kortare tid på den amerikanska marknaden, då med bakhjulsdrift. I februari 2021 försvann den, eftersom räckvidden "inte uppfyllde Teslas standard för excellens", [tweetade](#) Elon Musk.

Det beslutet gällde dock inte Kina där Tesla [fortsatt att sälja Model Y Standard Range](#), vars batteripaket är fyllt med mindre energitäta men billigare och stabilare litiumjärnfosfat (LiFePo4)-celler. Det är skälet till så väl det lägre priset som den kortare räckvidden jämfört med [Long Range](#) och [Performance](#)-varianterna.

Enligt uppgifterna Electrek hänvisar till ska den nya fyrhjulsdrivna Standard Range AWD-varianten också vara något långsammare: 0–97 km/h tar 5 sekunder jämfört med 4,8 i Long Range.

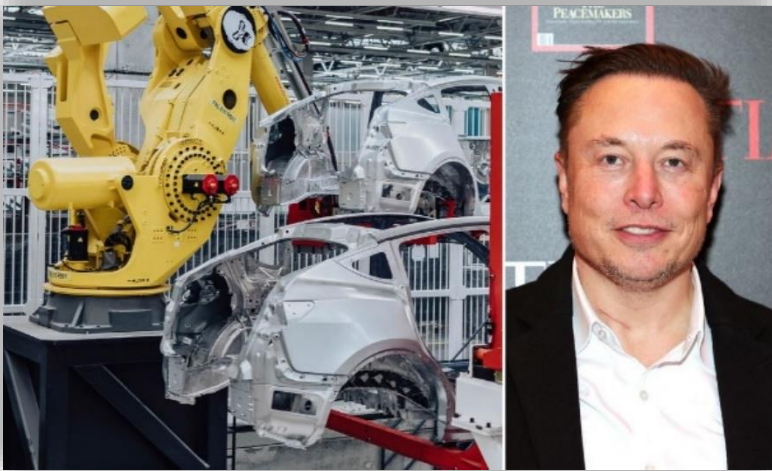
Räckvidden är enligt den amerikanska myndigheten EPA 279 engelska mil, eller 449 kilometer – en siffra som lär bli något längre om bilen testas enligt [EU:s WLTP-körcykel](#). Jämförelsevis har Tesla Model Y Long Range numera en EPA-räckvidd på 531 km (330 engelska mil) och en WLTP-räckvidd på 533 km.

Prisskillnaden mellan Standard Range och Long Range AWD är enligt Electrek ungefär 30.000 kronor i USA. Den kostar därmed en bra bit under [det pristak på 700 000 kronor](#) som Sveriges regering vill införa för klimatbonusen senare i år.

Om en billigare Tesla Model Y kan komma att bli Europaaktuell är dock än så länge oklart.



Tesla öppnar "världens mest avancerade bilfabrik" i Texas.



Elon Musk: Så ska Tesla bli dubbelt så stort som Volkswagen.



Billigare Tesla Model Y på gång?



Wiggo Björck

4. Premiär för Lexus RZ 450e: Här är nya elbilen.

Publicerad 2022-04-27 kl 12:57.

Text Erik Söderholm.

Lexus visar upp en ny elbilsmodell på samma tekniska grund som Toyota bZ4X.



Efter att Toyota visat upp den [nya elbilsmodellen bZ4X](#) och Subaru presenterat [syskonmodellen Solterra](#) kommer nu ytterligare en version. Det är Lexus som lanserar modellen RZ 450e.

Lexus har hittills satsat mer på bensinhybrider än laddbara bilar, men nyligen lanserades [suven NX som laddhybrid](#) och sedan tidigare finns även [kompaktsuven UX med eldrift](#).

Lexus RZ 450e är dock helt nyutvecklad från grunden och inte en efterkonverterad bensinbil som UX. Lexus RZ blir fyrhjulsdriven och får totalt 313 hk och 435 Nm. Systemet kallas Direct4 och kan portionera ut 100 procent av kraften till fram- eller bakaxeln vid behov. Någon tvåhjulsdriven version verkar inte vara aktuell.

– Detta är ett direkt bevis på omställningen som just nu pågår hos Lexus, säger märkeschefen Koji Sato.

”Detta är ett direkt bevis på omställningen som just nu pågår hos Lexus”.

Räckvidden ska hamna på ”mer än 40 mil”, enligt Lexus, men någon exakt siffra finns ännu inte. När det gäller acceleration utlovar Lexus 0–100 km/tim på 5,6 sekunder och förbrukningen ska ligga på under 18 kWh/100 km. Batteripaketet är på 71,4 kWh och är utvecklat för att ha 90 procent av kapaciteten kvar efter tio års körning.



Lexus visar även upp en ny "tv-spelsratt" som lär väcka känslor.



På insidan märks direkt en nyhet som säkert kan väcka uppmärksamhet. Lexus hakar på samma kontroversiella trend som Tesla och erbjuder en så kallad "yoke"-ratt som ser ut att vara hämtad ur ett tv-spel. Fullt rattutslag är 150 graders vridning och föraren ska därmed inte behöva korsar armarna, enligt Lexus.

Bilen har även ett "steer-by-wire"-system vilket innebär att det inte finns någon mekanisk koppling för styrningen och ingen styrstång. Istället används en elektrisk koppling som skickar information från ratten till hjulen.



Lexus RZ får ett nyutvecklat infotainmentsystem med 14-tumsskärm och möjlighet att uppdatera mjukvaran över nätet. Men än så länge är det oklart hur stora delar av bilens mjukvara som går att uppdatera trådlöst utan verkstadsbesök.

En annan teknisk nyhet är "strålningsvärmare" i knähöjd framför föraren och främre passageraren. På så sätt kan kupén värmas upp betydligt effektivare än med bara den vanliga klimatanläggningen vilket sparar energi. Nackdelen är att bilen saknar konventionellt handskfack.

Försäljningen startar i oktober, men priserna är ännu inte klara.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är Subaru Solterra – märkets nya elbilsmodell.



Nya finessen som ger längre räckvidd på vintern.



Så lång blir räckvidden i Toyotas nya elbil.

5. Här är Lotus Eletre – en elektrisk super-suv.

Av Felix Björklund 2022-04-07 kl 10:24.

Från enkla, lätta sportbilar för skojiga bandagar, till en rejäl elsuv fulladdad med teknik. Med modellen Eletre har Lotus tagit ett par rejäla kliv bort från sin märkeshistoria.



Lotus Eletre.

Något som etablerade tillverkare brukar slå i huvudet på uppstickare är stamtavla. För även om man kan komma dragandes med ny teknik – går det inte att uppfinna historia. Lotus, som grundades 1948, har en lång tradition av bilbyggande, men när de nu rullar in i elbilseran – är det med något väldigt apart. Deras första elbil är nämligen en rejält tilltagen crossover.

För de som kan sin historia är Lotus ett märke som producerat lätta sportbilar och som har en lång tradition av racing. Att man valt att kasta det över ända och i stället lansera en vardagsbil när det är dags för elektrifiering kan tyckas konstigt. Lotus må numera vara ägt av Geely-koncernen, men för att säkra sin framtid och ekonomi krävs bredare modeller än sportbilar.

Crossovern i fråga går under namnet Eletre och den ska gå i produktion mot slutet av året i en ny fabrik i Kina.

Bygger på modulär elbilsplattform

Grunden i bilen är en modulär elbilsplattform kallad "Electric Premium Architecture", hur den hänger samman med övriga [Geelygruppens "Sustainable Experience Architecture"](#) är inget Lotus går in på. Däremot säger man att plattformen ska vara basen för märkets framtida modeller, och att den är utvecklad i Storbritannien, Sverige och Kina.



Övriga tekniska detaljer är att bilen är fyrhjuldriven, har motoreffekt om 600 hästkrafter samt ett batteri på 100 kWh. Det senare ska ge en uppskattad räckvidd på 600 km och även om man inte anger snabbladdningskapacitet säger Lotus att det på 20 minuter ska gå att få 400 km räckvidd vid en 350kW-laddare. Om man ska ladda växelström ska det gå i upp till 22 kW.

Storleksmässigt är det en rejäl pjäs och bilen mäter in på 510 cm med en hjulbas på över tre meter. Designmässigt hävdar märket att inspiration hämtats från tidigare modeller och att det finns likheter med "Lotus ikoniska mittmotor-design".

En nyhet som beskrivs som signatur-element är "porosity" – att bilen med hjälp av håligheter ska få bästa tänkbara aerodynamik.

Lidarsensorer i Eletre

Under det porösa skalet bygger Eletre på Lotus mångåriga chassierfarenhet. Vilket man då menar ska göra prestanda-crossovern till en av de bästa i klassen när det handlar om köregenskaper. För att hjälpa till med detta har modellen adaptiv luftfjädring, fyrhjulstyrning samt en speciell bromsbaserad vridmomentstyrning.

Annan teknik som är värd att nämna är att Eletre har Lidarsensorer. En sitter ovanför vindrutan, två vid främre hjulhusen samt ytterligare en över bakrutan. Den här uppsättningen ska dels göra att man har alla förväntade säkerhets- och assistanssystem av i dag, men även att man säkrar upp för framtiden. Och för detta är bilen fullt kompatibel med 5g OTA-uppdateringar.

Med Eletre kommer Lotus att bli mer av en global angelägenhet och avsikten är att redan från början sälja bilen på flera marknader. När den kommer till Sverige – och framför allt till vilket pris återstår att se.

Specifikationer: Lotus Eletre.

Lanseras: Sent 2022.

Pris: Inte fastställt.

Drivlina: Fyrhjuldriven.

Maxeffekt: "Från 600 hästkrafter" ca 440 kW.

Acceleration 0-100 km/h: under 3,0 sekunder.

Topp hastighet: 260 km/h.

Batterikapacitet: 100 kWh eller mer.

Räckvidd: "cirka 600 km".

Feber

6. Deus visar nu upp den eldrivna superbilen Vayanne.

AV BOBBY GREEN.

TORS. 14 APR 2022, 09:00.

Har 2230 hästar.



FILM: <https://youtu.be/uMLoFy95iRw>.

Deus Automobiles presenterar nu modellen Vayanne. Det är en helt eldriven superbil tillverkad av den österrikiska biltillverkaren tillsammans med Williams Advanced Engineering och Italdesign. Under skalet finns det inte mindre än 2.230 hästar vilket ska göra att bilen klarar 0-100 km/h på under 1,9 sekunder och att den ska kunna toppa över 400 km/h. Räckvidden på en laddning anges till 50 mil och vikten på ekipaget ligger på 1.810 kilo.

"På DEUS handlar design inte bara om utseendet, det är ett integrerat koncept som åter speglar markisens huvudsakliga credo: att enkelt kombinera utsökt design och funktionalitet med spjutspetsteknik inom EV-hyperbilsegmentet. För att visa upp denna harmoni valde vi att stilisera Vayanne runt idén om symmetri och geometrisk inriktning av dess linjer och designfunktioner."

Endast 99 stycken exemplar kommer att tillverkas och de första leveranserna är planerade till 2025. Vad det står på prislappen är dock oklart för tillfället.

7. Premiär för BMW 7-serie och i7 – här är alla nyheter.

Publicerad 2022-04-27 kl 15:05. Text Erik Söderholm.

BMW siktar rakt på Mercedes EQS med nya 7-serien som kommer i helt eldrivna utförandet i7. Men bensinmotorerna är fortfarande kvar i "vanliga" 7-serien.



23 BILDER: <https://www.autoexpress.co.uk/bmw/7-series/357812/new-bmw-i7-revealed-388-mile-range-and-prices-ps107k-pictures>.

BMW har visat upp en helt ny generation av flaggskeppsmodellen 7-serien, den sjunde i ordningen. Största nyheten är faktiskt inte modellen i sig utan att den även kommer i helt eldrivet utförande.

BMW 7-serie står inför en tuff utmaning när allt fler bilköpare väljer en SUV. Men sedanmodellen 7-serie finns fortfarande kvar och med den eldrivna versionen hoppas BMW kunna locka nya köpare som annars sneglar på Mercedes EQS eller kanske Porsche Taycan.

Det som märks direkt är designen som tar ett stort steg jämfört med den konventionella föregångaren. Fronten med de enorma "njurarna" (som även kan fås med belysning) känns delvis igen från iX och uppsättningen med smala varselljus [kommer nu även till suven X7](#).

Bakpartiet är mer konventionellt och längs sidorna märks samma infällda dörrhandtag som på iX. 7-serien är längre än någonsin och mäter nu hela 5,39 meter på längden. Det gör bilen nästan lika lång som den förlängda versionen av utgående 7-serien. Någon förlängd version av nya 7-serien verkar inte vara aktuell.

Insidan bjuder på en enorm 31-tumsskärm som fälls ned från taket och där baksätesspassagerarna kan titta på film. Framtill finns en böjd skärm som innehåller digitala instrument och infotainmentskärm. En nyhet är att dekorlisten som löper längs panelen kan visa animationer i olika färger och som innehåller virtuella knappar för olika funktioner.

Bland teknikfinesserna finns luftfjädring som standard och bakhjulsstyrning som tillval. Bilen ska även kunna ta över körningen själv i vissa situationer i upp till 130 km/tim.



20 BILDER: <https://www.autoexpress.co.uk/bmw/7-series/357808/new-2023-bmw-7-series-takes-aim-mercedes-s-class-bold-look-pictures>.

Eldrivna BMW i7 xDrive60 har dubbla elmotorer på totalt 544 hk och 745 Nm. 0–100 km/tim ska gå på 4,7 sekunder och förbrukningen hamnar på 18,4–19,6 kWh/100 km. Motorerna ska inte innehålla några sällsynta jordartsmetaller och motortypen som används ska ge bättre ljudkomfort för passagerarna.

Batteripaketet är på 101,7 kWh och BMW siktar på en räckviddssiffra på 59–63 mil beroende på version. Det är i så fall längre än Porsche Taycan men kortare än Mercedes EQS 450+ som kan köras 74 mil på en laddning och kostar hela 335 000 kr mindre. Å andra sidan är Mercedes EQS 580 4Matic mer likvärdig prestandamässigt. Då minskar skillnaden i räckvidd till tre mil och prisskillnaden till 5 000 kr.

BMW i7 kan snabbaddas med 195 kW vilket är mer än många billigare elbilar, men inte lika mycket som Porsche Taycan.

Prislappen för BMW i7 hamnar på 1 580 000 kr. Senare kommer även en starkare version kallad i7 M70 xDrive med över 600 hk och 1 000 Nm samt laddhybriden M760i xDrive med 571 hk, 800 Nm och elräckvidd på 8,4 mil.

Trots lanseringen av BMW i7 finns förbränningsmotorerna fortfarande kvar.

– Den nya 7-serien blir startskottet för vår [nya generation högeffektiva förbränningsmotorer](#), sa BMW-chefen Oliver Zipse vid presentationen.

Instegsmodellen får en rak sexcylindrig turbomotor på 3,0 liter med mildhybridteknik på 380 hk och 540 Nm. Toppmodellen BMW 760i xDrive hade tidigare en V12-motor, men den är nu ersatt av en mildhybrid-V8 på 544 hk och 750 Nm.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



BMW: Vi behöver nya motorer för att kapa utsläppen.



Fler detaljer om BMW iX – så mycket kostar elsuven.



BMW iX mot konkurrenterna – så står sig nya elsuven.



BMW i7 närmar sig – enorma grillen avslöjad.

8. Test: Hyundai Bayon.

Av Marcus Berggren - 15/04/2022.

En bil på styltor.



För att ratta en elbil till vardags krävs det tillgång till goda laddmöjligheter och inte minst en hel del pengar. Dessutom måste du leva ett liv som de facto är kompatibelt med elbil. Av den anledningen är en klar majoritet av de bilar som säljs i Sverige fortfarande fossilbilar.

På flera håll i Europa kan de inte ens stava till elbil. Hur ser då marknaden ut för de som "bara behöver en bil" och där en elektrisk sådant helt enkelt inte passar?

Hyundais svar på den frågan heter Bayon och ska locka med en djärv design, en högre sittposition, en mildhybriddrivlina, och ett billigt instegspris. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Hyundai Bayon.

Hyundai kan det här med att tillverka billiga bilar. Inte nog med att märket startade med att tillverka just billiga bilar till den stora massan, men det är det deras kärnverksamhet består av än idag.

Om man rör sig till världens mindre utvecklade hörn inser man snabbt vilket grepp Hyundai har om just de marknaderna där en bil är ett transportmedel snarare än en statussymbol.

Vår testbil var lackad i en pastell-liknande grön färg som tillsammans med dess Pokémon-aktiga front och distinkta bakljus gör den till en riktigt attraktiv pjäs. Rent storleksmässigt ställer den sig mot konkurrenter som [Volkswagen Taigo](#), en bil som också riktar sig mot de som bara behöver en bil.



Men bara för att man inte väljer att göra sitt bilval till en förlängning av den man är som person bryr man sig ändå om design, utrustning, och körglädje. Jämte till exempel Taigo utmärker sig Bayon med sin elektrifierade drivlina, skojigare design och lägre pris.

På insidan möts man av samma interiör som i [Hyundai i20](#) – layouten är logisk och allt fungerar precis som man förväntar sig. Den känns billig på sina håll – särskilt den hårda plasten som genomsyrar kupén – men det är inte särskilt konstigt då billig är just vad den är.

Baksätet är hyfsat rymligt medan bagageutrymmet är förvånansvärt stort; det rymmer mer än i storasyskonet Kona. Man sitter bra och bilen har bra insteg, Bayon är ju trots allt en suv.

Körupplevelsen är en positiv överraskning. Bayon är smårolig att flänga runt med och i termer av prestanda är den för det mesta lagom. Växellådan hänger inte alltid med i svängarna men för det mesta levererar den mjuka växlingar.

Gasen i botten resulterar i mer snack än verkstad, och lite mer krut hade varit trevligt vid omkörningar och motorvägspåfarter.

Hyundai Bayon är likt skinkan den är döpt efter en konservativ skapelse. Den stoltserar med användarvänlighet, en oerhört rimlig prislapp, en djärv design och en nivå av praktikalitet som är klart godkänd.

Bayon är mjuk och förhållandevis tyst och ärlig i sina intentioner. Modellen lär inte vinna några priser på innovationsfronten, men det är heller inte vad den stora massan efterfrågar. Rent konsumentrådgivningsmässigt skryter den med låga ägarkostnader, mycket säkerhet och fem års nybilsgaranti med obegränsad körsträcka. Den låga prislappen är också ett trevligt inslag.

OHyundai Bayon erbjuder en rofylld körupplevelse och lyckas vara hyfsad på det mesta, utan att egentligen utmärka sig på något specifikt område, med undantag av designen. Och ibland räcker det.



Hyundai Bayon (2022)

Motor: 1,0-liters, 3-cylindrig, bensen, 100 hästkrafter, 175 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad automatlåda, framhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 11,7 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Vikt: 1 145 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4180/1775/1490 mm

Pris: från 179 900 SEK (Testbil 249 900 SEK)

Helhetsintryck



SAMMANFATTNING

Hyundai Bayon lockar med ett lågt instegspris, hög praktikalitet, och en dos körglädje. Den är så nära en bil man kan komma men koreanerna har kryddat till Bayon med trevlig design och skryt om en trygg ägarupplevelse. Hyundai Bayon kommer inte vinna några priser, men den kommer heller aldrig göra någon besviken.

3.5



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.



9. Renault pausar produktionen av Megane E-Tech Electric.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-04-27, 17:06.

Chipbristen förvärras av coronautbrottet i Kina – nu pausar Renault produktionen i 11 dagar.



Den som beställt Renaults nya elbil får ha lite extra is i magen.

Renault har pausat produktionen av [Megane E-Tech Electric](#) mellan den 14 och 25 april, enligt källor till [Automotive News](#). Anledningen är att den redan påfrestade tillgången på komponenter förvärrats ytterligare av nedstängningarna i Kina, som föranletts av landets värsta coronautbrott hittills.

"Halvledarkrisen, som förvärrats av [nedstängningsåtgärderna](#) i flera regioner i Kina sätter press på tillgången till delar till Megane E-Tech, speciellt batterikomponenter", skriver företaget i ett mail till tidningen.

För svenska kunders del innebär det att leveranstiderna preliminärt skjuts fram till augusti eller september i år, uppger Renaults svenska pressavdelning för ams. Tidigare hoppades man på att kunna leverera de första bilarna redan i juni.

Nedstängningarna i Kina har också drabbat andra märken. Både Volkswagen och Tesla har tvingats stoppa sina produktionsband de senaste veckorna.

Megane E-Tech lanserades tidigare i år som märkets andra elbil efter [småbilen Zoe](#). Den byggs i en fabrik i franska Douai där bland annat Talisman byggdes tidigare, men som nu har anpassats för elbilsproduktion.

Även syskonmodellen Nissan Ariya [förсенades nyligen för andra gången](#). Likt Renault skyllde Nissan då förseningen på en halvledarbrist.



Arbetare fast i VW-fabrik – företaget arrangerar filmkvällar och träning.



Elbilen Nissan Ariya försenas – igen.



Volkswagen räknar med fortsatt chipbrist – långa leveranstider det nya normala.



Magnus Kvandal

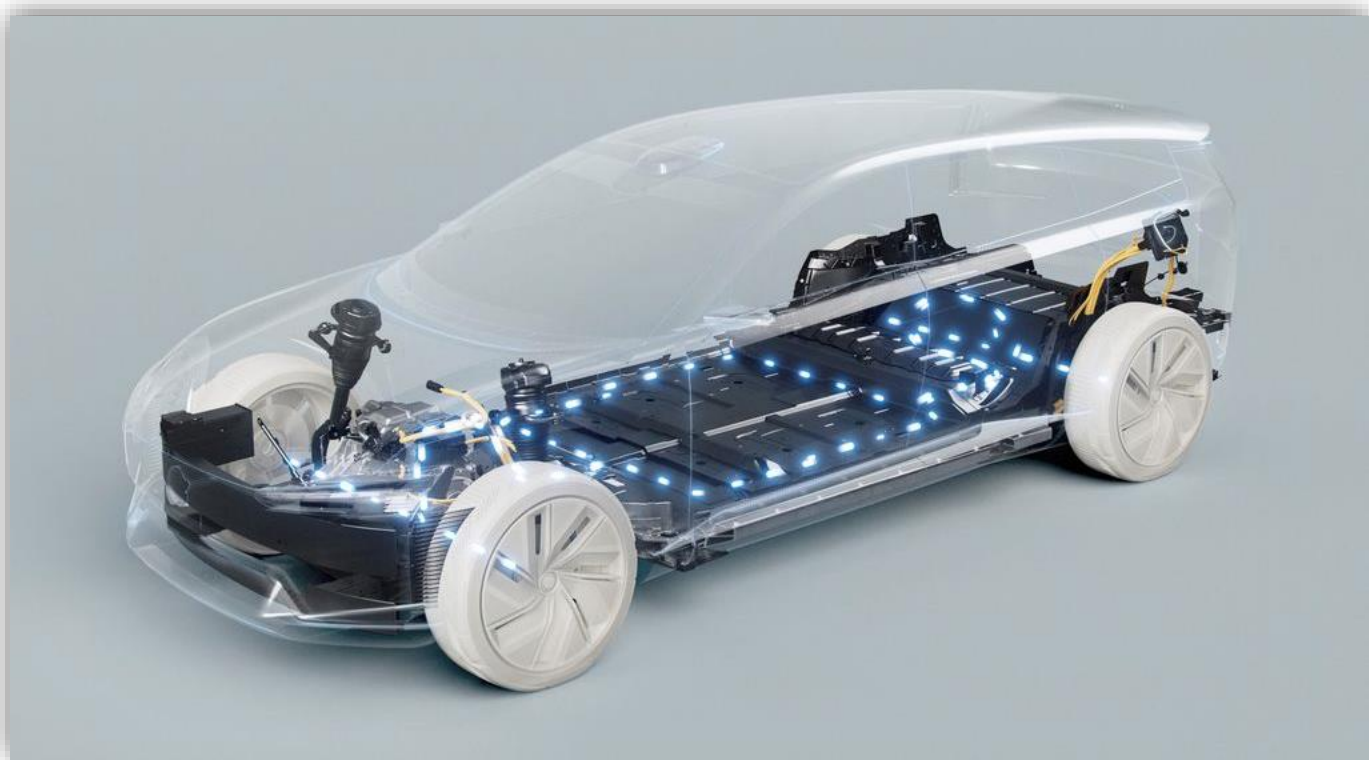


10. Volvos investering kan ge laddning på över 350 kW.

Av Elias Medelberg.

Publicerad 2022-04-27, 11:25.

Israeliska StoreDots snabbladdningsteknik ska vara banbrytande. Nu har Volvo Cars Tech Fund investerat i företaget.



Volvos framtida elbilar ska få mycket snabbare laddning än dagens. För att nå det målet har nu företagets riskkapitalbolag Volvo Cars Tech Fund investerat i det israeliska företaget StoreDot.

Det är en speciell batteriutveckling med en unik kiseldominant anodteknik som tillsammans med extra bra mjukvaruintegration som ska ge den mycket snabba laddningen. Skrytsiffran som Volvo presenterar säger att tekniken ska kunna ladda på motsvarande 16 mils räckvidd på fem minuter.

Genom sin investering hoppas Volvo nu att kunna sätta StoreDots snabbladdningsteknik i produktion till 2024.

– Vi siktar på att bli den snabbaste förnyaren i vår bransch, och Tech Fund spelar en avgörande roll för att etablera partnerskap med framtida teknikledare. Vår investering i StoreDot passar perfekt in i detta tankesätt och deras engagemang när det gäller elektrifiering och koldioxidfri mobilitet matchar vår egen. Vi är glada över att göra detta till ett framgångsrikt samarbete för båda parter och arbeta för att ta denna banbrytande teknik till marknaden, säger Alexander Petrofski, chef för Volvo Cars Tech Fund i ett uttalande.

Laddeffekten överstiger vad de flesta av dagens laddstolpar klarar av. Räkna vi på WLTP-förbrukningen hos en framhjulsdreven, grundutrustad [Volvo C40 Recharge](#) (18,3 kWh/100 km) skulle 160 km på 5 minuter innebära en laddeffekt på precis över 350 kW – den högsta laddeffekt du idag kan få ur en laddstolpe i Sverige.

Med högre förbrukning skulle ännu högre effekt krävas. Men denna teknik kommer vi först få se i helt nya elbilar vars förbrukningssiffror inte går att sätta om men som mest troligt är lägre än dagens.

Batteriets spänning är minst 800 volt vilket är vad som krävs för att kunna kräma ut maximala 350 kW ur den [CCS-laddningsstandarden](#) som följs av den klara majoriteten av laddare längs vägarna. Men det är möjligt att spänningen kommer vara ännu högre än så.

Det är via det samriskföretag som Volvo och Northvolt [tillkännagav under förra året](#) som investeringen i StoreDot kommer. Investeringarna i det samriskföretaget uppgår i 30 miljarder kronor.

Volvo säger att man genom investeringen i StoreDot har säkrat tillgång till all teknik som utvecklas som en del av samarbetet.



Northvolt och Volvo bygger batterifabrik i Göteborg.



Volvo Cars och Northvolt öppnar gemensamt utvecklingscenter i Göteborg.

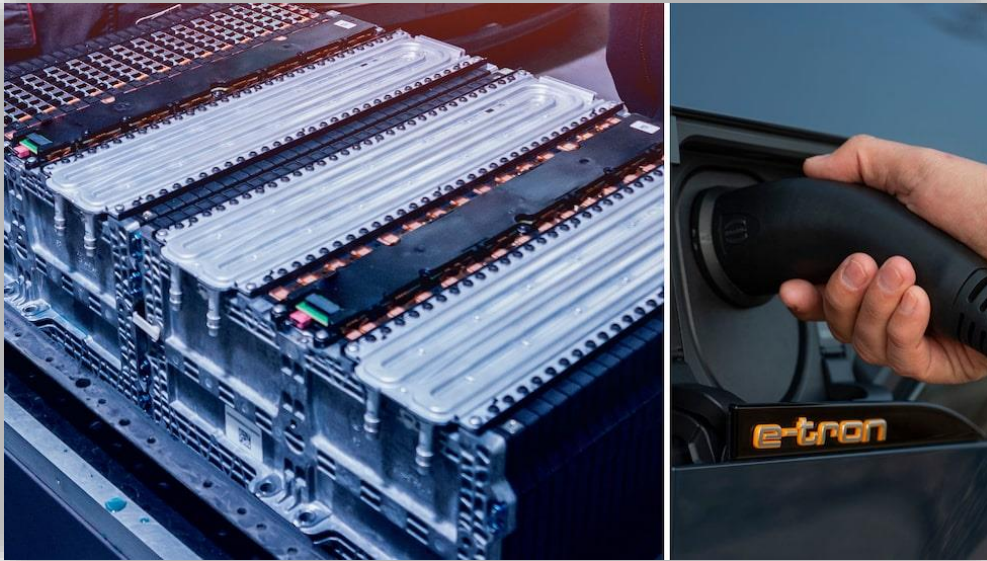


Elias Medelberg

11. Prognos: Nu ökar priset på elbilsbatterier.

AV MIKAEL STJERNA. PUBLICERAD: 20 APR 2022, KL 14:08.

Priset på elbilsbatterier lär rusa. En prisökning på 40 procent på två år är möjlig på grund av dyrare insatsvaror.



Företag i Sydkorea som tillverkar batterier till elbilar kan komma att höja priserna på upp till 40 procent de kommande två åren, enligt analysföretaget SNE Research. Prisökningarna är en följd av allt högre råvarupriser.

Det är analysföretaget SNE Research som drar den slutsatsen efter att ha mött koreanska battericelltillverkare.

”Vi hade ett möte med battericelltillverkare som ledde till att vi ändrade våra prognoser för kostnaderna för batterier för elbilar. De menar att batteripriserna sannolikt kommer att öka under 2024 och 2025”, sa James Oh, vice president på SNE, under ett seminarium.

Det är litium, nickel, kobolt och magnesium som blir dyrare och som kommer att öka priserna på hela batteripack med så mycket som 40 procent enligt SNE.

Enligt SNE Research står materialkostnaden för 77 procent av produktionskostnaden för ett litiumjon-batteri.

Förra året var kostnaden för ett genomsnittligt litiumjon-batteri mellan 147-153 dollar per kWh enligt SNE Research. I svenska kronor betyder det runt 1 400 kronor per kWh.

Analysen går i samma riktning som flera andra rapporter som nu tror på höjda batteripriser redan 2022. Analysföretaget IHS Markit tror att elbilsbatterierna kommer att öka fem procent i pris under 2022, jämfört med priserna 2021. Grundorsaken är efterfrågan på litium. Priset på litium har redan dubblats sedan årsskiftet.

Bloomberg, ett annat konsultföretag specialiserat på elektrifiering, tror att priserna kommer att öka på batterier både under 2022 och 2023. Ökningen kommer att skjuta prisnivån på 60 dollar per kWh på framtiden, vilket kommer att betyda att det stora genombrottet för elbilar också fördröjs.

12. Mercedes: Elbilar kommer fortsätta vara dyrare än bensinbilar.

Publicerad 2022-04-27 6:45. Text Erik Söderholm.

Det dröjer länge innan elbilar sjunker i pris så pass mycket att de kostar lika mycket som bensin- och dieselbilar att köpa, enligt Mercedes utvecklingschef.



Det finns många gissningar kring när elbilar kommer kosta lika mycket som bensin- och dieselbilar. Batteripriserna har länge förväntats sjunka framöver och det gör elbilarna billigare.

Men den senaste tiden har [priset för flera viktiga råvaror skenat](#), och det påverkar förstas tillverkningskostnaden. Enligt Mercedes utvecklingschef Markus Schäfer dröjer det länge innan elbilar är billigare än vanliga förbränningsbilar.

– Att komma ned till ett batteripris på 50 dollar per kilowattimme, vilket skulle leda till ett pris som för en förbränningsbil, skulle jag säga ligger väldigt långt bort. Jag ser inte det alls med den batterikemi vi har i dag, säger han i en intervju med [Road & Track](#).

”Jag ser inte det alls med den batterikemi vi har i dag”

Den batteriteknik som behövs för att pressa ned kostnaderna existerar antingen i utvecklingslabb eller inte alls, enligt Markus Schäfer. Först måste biltillverkarna välja en passande teknik och sedan ska den testas och utvärderas under lång tid.

När efterfrågan på sällsynta råmaterial ökar skruvas också priserna upp.

– Jag skulle säga att vi kommer ha motvind på råmaterialsidan under ganska lång tid.

Även om inköpspriset kan fortsätta vara högre för en elbil än en förbränningsbil kan dock elbilen vara [billigare att äga på lång sikt](#).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Elbil billigare än bilsbil tidigare än många tror.



Ny teknik ger lättare batterier – trots samma räckvidd.



Tesla siktar på ny batteriteknik – ska klara 160 000 mil.

Feber

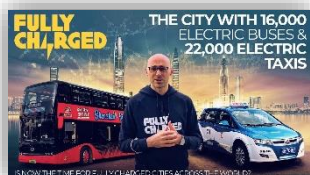
13. 15 stycken elbussar till Stockholms innerstad.

BOBBY GREEN 2022-04-27 KL 18:00.

Kommer börjar rulla i augusti



I Norrtälje, Sigtuna och Barkarbystaden rullar i dagsläget 14 stycken eldrivna SL-bussar. Från och med augusti i år ska även 15 stycken sättas in i trafik i Stockholms innerstad. Alla kommer vara blåa fyrhjulsdrivna led-bussar. Just fyrhjulsdriften ska göra att de pallar vintern bättre, men ger också en ökad räckvidd eftersom mer bromskraftsåtervinning kan utnyttjas. Målet är att alla SL:s bussar ska gå på el 2035.



**I den här staden finns 16.000 stycken elbussar.
Och 22.000 eldrivna taxibilar.**



**Volvo ska leverera 49 stycken eldrivna bussar till Jönköping.
Blir en del av stadens framtida satsning på kollektivtrafik.**



**Umeå kommun säger upp elbuss-avtal.
Kvaliteten på bussarna för dålig.**

14. NTF ansöker om konkurs.

PUBLICERAD: 19 APR 2022, KL 17:51

Organisationen NTF beskrivs som genomkorrupt och granskas just nu av Trafikverket. Det betyder att NTF inte har fått ekonomiskt stöd för i år och därför ansöker man nu om konkurs.



Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, har sedan grundandet 1934 arbetat för en säkrare trafikmiljö i landet. Många har kommit i kontakt med NTF redan som barn i och med Barnens Trafikklubb som NTF drev mellan 1969 och 2001. Inte minst var NTF väldigt populärt bland både barn och vuxna under 1970- och 1980-talen då Anita och Televinken ingick i Barnens Trafikklubbs utbildning i hur man ska bete sig i trafiken.

Men nu står det klart att 88 år efter grundandet ansöker organisationen om konkurs. I en [artikel i DN](#) beskrivs NTF som genomkorrupt. Två visselblåsare inom organisationen ska i fjol höstas till Trafikverket ha larmat om ekonomiska oegentligheter. Trafikverket inledde en granskning av NTF och har än så länge kommit fram till att ekonomiska redovisningar för miljontals kronor är felaktiga och att eventuellt brott kan vara bakomliggande. Exakt vilka felaktigheter som har gjorts [kan du ta del av hos DN](#).

NTF har, i och med granskningen, inte erhållit skattefinansierat bidrag för i år. Det betyder att organisationen nu ansöker om konkurs, vilket bekräftas av NTF:s generalsekreterare Marie Nordén.

– Trafikverket är inte färdiga med sin granskning än. Vi vet att vi brustit vad gäller tidredovisning i våra projekt, men i övrigt vet vi inte exakt vilka felaktigheter man tycker att vi har begått. Men eftersom vi är helt bidragsberoende och inte någon rik organisation med stort, eget kapital så måste vi ansöka om konkurs, säger hon till [SVT](#).

Det är NTF riks som är under granskning och ansöker om konkurs. De elva lokala NTF-avdelningar som finns runt om i landet berörs inte.



Mattias Rabe

Klassiker

15. När Saab slopade ratten.

Publicerad 2022-04-12 kl 07:15.

(uppdaterad 2022-04-12 kl 18:57).

Text Märten Carlsson.

Ratten har inte alltid funnits där. Det var först under 1890-talet som den började synas på nya automobiler. De första bilarna hade en styrspak, men den konkurrerades snart ut av nymodigheten ratten.



Skulle framtidens bilar vara utan ratt? Saab experimenterade med en joystickstyrd bil 1992.

FILM: <https://youtu.be/eDUG2UuTve8>.

Idén med en styrspak är alltså inte ny, men tekniken bakom har förändrats en hel del. Redan 1955 byggde Pontiac experimentbilen Firebird III med en fast styrspak som kände av handens tryck och reglerades via ett 'fly-by-wire' system - en nymodighet som just dykt upp i jaktplanen vid den tiden.

Saab hade ju som bekant en del input från flyget och det kom till användning i SRS som det joystickstyrda experimentet kallades.



Föremålet för experimentet var en vanlig Saab 9000 Turbo med automat. Ratten åkte ur - ett knippe små elmotorer och processorer med en joystick monterades på förarens högersida. Lite reglage som torkare, blinkers och sådant flyttades till förardörren.

Istället för rattstång skötte ett knippe vajrar överföringen från joysticken till framvagnen - Drive by wire.

SRS från 1992 var en del av något som kallades för Prometheus - kort för Programme for European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety.

Det kom till under andra halvan av åttiotalet och var ett slags samarbete mellan bilindustri och myndigheter. Andra inblandade var BMW, Mercedes-Benz, Jaguar och några till. Vid den här tiden hade datorer börjat bli en del av vardagen och mycket av Prometheus handlade om hur man skulle implementera det i bilarna - med fokus på säkerhet.

Med joystick hade man en säkerhetsmässig fördel. Ratt och rattstång eliminerades - istället gjordes plats för en rejäl airbag.

Körmässigt krävdes en hel del tillvänjning, att lära sig köra bil på nytt. Fast ratten kommer nog ändå dominera i bilar under överskådlig framtid.

Men det hindrar inte att alternativ fortsätter att dyka upp. 1998 utrustade Mercedes-Benz en SL med dubbla joysticker.



Där ratten suttit fanns nu ett extra fack. Här hittar man ett litet minikontor att sysselsätta sig med under körning - komplett med ett par coola solgasögon!



16. Peugeot 504: Rättfram fransos som byggdes i nästan 40 år.

Publicerad 2022-04-27 6:19. Text Carl Legelius.

Peugeot 504 är glad i tilltalet, komfortabel och rättfram byggd. Årets Bil 1969 tillverkades i nästan 40 år.



Medan landsmännen hos Renault och Citroën lanserade nya och avantgardistiska bilar satsade Peugeot vid samma tid på kontinuitet.

Men trots att 504 varken hade framhjulsdraft, halvkombilucka eller gashydraulisk fjädring blev den Årets Bil 1969. Den var helt enkelt en bra bil, utan konstigheter.

Fjädringen är mjuk liksom de bekväma stolarna. Dessutom är det en riktigt snygg bil, formgiven precis som föregångaren 404 av italienska Pininfarina.

Grundkonceptet med bakhjulsdraft, längsmonterad motor och fjäderben fram kom från 404. I 504 var den stela bakaxeln utbytt mot en delad upphängning av samma typ som i Mercedes och BMW och det ökade förstås komforten och följsamheten. Skivor även bak och fullt bäddbar inredning var också något att skryta med. Från början fanns bara en motor på 1,8 liter som med förgasare gav 82 hk och med Kugelfischer insprutning 90 hk.

Till 1971 växte motorn till två liter som i förgasarsversion gav 93 hk DIN och det förbättrade fartresurserna en hel del. Samtidigt kom en diesel på 2,1 liter och 65 hk. Den tog 26 sekunder på sig till 100 km/tim men gick att köra väldigt billigt.

Kort efter berlinen presenterats kom våren 1969 en cabriolet och en coupé, även de ritade av Pininfarina och försedda med insprutningsmotorn, senare med V6. 1971 lanserades en tokrymlig kombi som även gick att få sjuitsig och 1979 kom en praktisk pickup.

I Sverige såldes 504 till 1982, de sista åren i allt färre antal och mest i kombiutförande. I Frankrike tillverkades 504 i personbilsutförande till 1983. Men sedan fortsatte modellen byggas på licens på en rad olika platser i världen; Kina, Argentina, Kenya och Nigeria. Sista 504:an sattes ihop så sent som i november 2006, mer än 38 år efter lanseringen! Då hade runt 3,7 miljoner exemplar producerats.



Detta är en 71:a med ljusblå inredning med metallicglänsande detaljer.



Nackstöden kan gömmas i stolarna när de inte behövs, baksätet är mjukt och brett.



PEUGEOT 504 1973

Nypris: 24 500 kronor.

Motor: Rak fyra, stötstänger, två ventiler per cylinder. Tvåportsförgasare. Vattenkyllning. Volym 1 971 cm³. Max effekt 93 hk DIN vid 5 200 r/min. Max vridmoment 160 Nm vid 3 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda alt. tre-steps automat. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 274 cm. L 450/B 169/H 147 cm.

Tjänstevikt: 1 290 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram fjäderben, bak individuell med bakåtriktade länkar. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 159 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 14,4 s.

Förbrukning: 1,11 l/mil.

LIVSCYKELN

1968 504 lanseras. 1,8-litersmotor med förgasare eller insprutning. Rattväxel.

1969 kommer 504 Coupé och Cabriolet med helt egna karosser. Finns endast med den insprutade 1,8-litersmotorn.

1971 Starkare tvålitersmotor kompletterar 1,8-motorn. Två dieselmotorer på 1,9 resp. 2,1 l kommer också. 504 Break och Familiale börjar säljas, med enorma utrymmen.

1972 504 Injection döps om till 504TI. Taklucka, varvräknare och 104 hk. Sedanmodellerna får golvväxel.

1973 504L (light) med stel bakaxel, rattväxel och lilla motorn.

1974 lanseras Coupén och Cabrioleten med V6-motor, samma maskin som i bl a Volvo 264 på 136 hk DIN.

1975 heter huvudmodellen 504 GL. Infällda dörrhandtag.

1977 Ny grill.

1979 Pickupversionen lanseras.

1980 Cabriolet och Coupé får ytterligare en facelift med stötfångarna i plast, digitalklocka med mera.

1982 Dangel SA lanserar fyrhjulsdreven, höjda versioner av pick-upen och kombi.

1983 Produktionen läggs ned i Frankrike.



17. Gordon Murray T.50 som pace car.

Av BOBBY GREEN 2022-04-27 KL 20:00.

Låter nästan bättre än alla andra bilar bakom den.



FILM: <https://youtu.be/hYQr1QfUPa4>.

Nyligen var det dags för den 79:e omgången av Members Meeting på Goodwood i Storbritannien. Gordon Murrays superbil T.50 var där och fungerade som pace car vilket vi får ta del av här.



McLaren F1 har återuppstått i uppdaterad version.



**Gordon Murray presenterar T.50s Niki Lauda.
Banracer som kan producera upp till 1500 kilo i marktryck.**

18. Formel 1-stjärna bestulen på exklusiv klocka värd tre miljoner.

Av Jennie Nysted 20 April, 2022.

Formel 1-stjärnan Charles Leclerc rånades under måndagen på ett exklusivt armbandsur värt närmare tre miljoner. Den ledande världsmästaren som under rånet umgicks med sina fans uppges vara oskadd, [skriver](#) brittiska [The Mirror](#).



F1-stjärnan Charles Leclerc blev under måndagen bestulen på en exklusiv klocka från Richard Mille.

Det var under måndagskvällen som Ferrariföraren och mästerskapsledaren i Formel 1 **Charles Leclerc blev** bestulen på sin exklusiva klocka signerad Richard Mille, värd närmare 320 000 dollar, motsvarande närmare tre miljoner.

Skrev autografer

Leclerc som just nu laddar för Emilia-Romagna Grand Prix ska enligt uppgift ha befunnit sig i den toskanska staden Viareggio tillsammans med vänner och sin tränare **Andrea Ferrari** när en grupp ivriga fans kände igen honom och sökte kontakt.

I det tumult som uppstod då 24-åringen lät sig fotograferas och tog sig tid att skriva autografer lyckades en tjuv obemärkt rycka den dyrbara klockan från hans handled och fly fältet, [skriver The Mirror](#).

Dåligt upplyst område

Leclerc klarade sig som väl var oskadd, men bestals alltså på sin Richard Mille-klocka, vilket rapporterades till den lokala polisen som nu undersöker om rånet var överlagt.

Till saken hör att stölden skedde i det dåligt upplysta Via Salvatori-området, vilket möjligen gjorde det enkelt för tjuven. Något som Leclercs tränare Andrea Ferrari senare uttryckte sin frustration över i ett inlägg på Instagram, [enligt The Mirror](#).

”Via Salvatori har legat i mörkret i månader. Vi har rapporterat detta i månader. Nåväl, i går kväll på Via Salvatori rånade de oss. Funderar ni på att ordna lamporna förr eller senare? Frågar för en väns räkning”, skrev Andrea Ferrari.

Stöldbegärliga klockor

I ett offentligt uttalande bekräftade även Ferrari att Leclerc rånats på sin klocka, men lämnade utöver det inga närmare detaljer.

Den schweiziska urtillverkaren Richard Mille är en etablerad sponsor till Leclerc och Ferrari som även sponsrar ett antal andra förare och team inom Formel 1.

Att de dyrbara klockorna är stöldbegärliga är tyvärr inget nytt under solen, då även McLaren-stjärnan **Lando Norris** blev bestulen på sin Richard Mille under EM-finalen på Wembley Stadium 2020, [skriver The Mirror](#).

Läs även: [Formel 1- Biljetter sålde slut direkt.](#)

SLUT