

Ballot 3/8 LC 1921.

- 1. Får inte längre sälja Volvobilar**
- 2. Liten ljusning för Volvo Cars – ökar i september**
- 3. Fem bedrävliga nymodigheter i bilar**
- 4. Tesla Cybertruck ska funka som båt och kunna korsa stora vattendrag**
- 5. Nytt rekord för Tesla plus 40 procent på ett år**
- 6. Tesla fick kortslutning i batteriet**
- 7. Första exemplaret av Lightyear 0 tillverkat hos Valmet**
- 8. SSC SC-01 är Kinas nya folksportbil**
- 9. Test Polestar 2 årsmodell 2023**
- 10. Sveriges 20 mest sålda bilmodeller i september**
- 11. Vad kan du om Peugeot**
- 12. Ölandsbron fyller 50 år**
- 13. Grattis AMC Gremlin**
- 14. Porsche 356 Pre-A**

1. Volvos dråpslag: Får inte längre sälja Volvobilar efter 70 år.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 02/10/2022.

Volvo Cars har börjat säga upp sina bilhandlare runt om i Sverige. Efter 70 år tappar anrika Göinge Bil rätten att sälja Volvobilar. – Med den historien är det omtumlande, säger vd Johan Kempas till [Dagens Industri](#).



Det började med att Volvo sa upp den största handlaren Bilia för två år sedan. Efter att Bilia sålt av tio anläggningar fick de till slut behålla sin avtal i mindre skala.

Nu har Volvo börjat säga upp fler handlare. Efter att ha sålt Volvobilar ända sedan PV:ns era 1952 sade Volvo nyligen upp Göinge Bil i Småland och Skåne. Göinge Bil säljer Volvo i Hässleholm, Osby, Markaryd och Älmhult.

– Det är en del i vår strategi kring ett balanserat Volvohandlarnätverk med hänsyn taget till framtiden med vad det innebär kring både elektrifiering och nya affärsmodeller, säger Jessica Span, vd för Volvo Cars i Sverige, till [DI](#).

Oron är stor bland vissa handlare att de ska drabbas av uppsägningar. Enligt uppgifter är flera handlare på väg att sägas upp. Volvos mål är att de själva ska ta över all kontakt med kunderna och sälja bilarna över nätet.

– Eftersom diskussionen pågått en tid var det inte som en blixtnöje från klar himmel, men väldigt tråkigt. Vi har fått veta att Volvo vill ha färre återförsäljare och större distrikt samtidigt som man vill ha mer digital försäljning”, säger Johan Kempas, vd för Göinge Bil.



Maths Nilsson

2. Liten ljusning för Volvo Cars – ökar i september.

Publicerad 2022-10-04 kl 10:09 (uppdaterad 2022-10-04 kl 10:16).

Text Erik Söderholm.

Volvo rapporterar något fler sålda bilar i september. Men hittills i år har försäljningen dykt med 19 procent.



Det går fortsatt trögt på den svenska bilmaknaden. I september minskade antalet nyregistrerade bilar med **tre procent.**

Volvo Cars har haft några tuffa år sedan pandemin och komponentbristen började. Men nu ökar faktiskt försäljningen en aning. I september såldes 49 536 bilar globalt vilket är en ökning med 4,5 procent jämfört med samma månad i fjol.

De laddbara hybriderna och elbilarna står nu för 32 procent av försäljningen. Helt eldrivna bilar står för knappt 13 procent.

Hittills i år har dock Volvo sålt 19 procent färre bilar jämfört med samma period förra året. Det är XC60 som säljer allra bäst, före XC40 och XC90.



Erik Söderholm

3. Fem bedrövliga nymodigheter i bilar.

Publicerat av Karl Cajmatz 29 September, 2022.

Nytt är alltid bättre, eller? Moderna bilar är utrustade med alla möjliga funktioner som underlättar vardagen – dessutom är de mer trafiksäkra än sina föregångare. Ibland träffar innovationerna dock fel. Här är fem exempel på nymodigheter som borde lämnas kvar på tillvalslistan.



Det gäller att vara noga när man kryssar i tillvalslistan.

Klimatanläggning via touch

Allt fler av bilarnas funktioner flyttar in i touchgränssnitt vars användarvänlighet tenderar att vara fullkomligt usel.

Kan det vara så att kompetens inom bilbyggande inte *automatiskt* innebär detsamma inom smarta mobilfunktioner? I sådana fall vet vi varför den sedan länge emotsedda Apple-bilen fortfarande inte rullar på våra vägar.

Det värsta exemplet på touchifiering är när klimatanläggningen hamnar i ett sådant gränssnitt. Man behöver ju kunna pilla med fläktar och grejer under färd. Funktionerna är dessutom inte mer invecklade än att man kan sköta dem med bara några enstaka knappar och vred.



Volkswagens nya modeller är proppfulla med touchfunktioner.



Bilar som spelar upp media efter att man har öppnat dörrarna är som högtalare som sitter fast på byxorna.

Mediauppspelning efter dörröppning

I många moderna bilar fortsätter musiken – eller vad man nu spelar upp i högtalarna – att ljuda efter att man har stängt av motorn. I vissa av dem fortsätter uppspelningen också en stund även efter att man öppnar dörrarna.

Det är lite som när man drar ur sladden till ett par hörlurar, och det man spelar upp på mobilen inte pausas utan spelas vidare via högtalarna. Skillnaden är att det då betraktas som en bugg, snarare än en medvetet inprogrammerad funktion.

Uppskattar man den sortens gimmick är man sannolikt också en tomte av det slag som springer runt med en **högtalare fastknäppt i en av byxornas bälteshällor**.



Audis adaptiva farthållare brukar leva sitt eget liv.

Adaptiv farthållare som läser fel

Adaptiv farthållare är en fantastisk uppfinning, som gör det mycket lättare att hålla rätt hastighet i högtrafikerade sammanhang. Nyare versioner är dock så pepprade med funktioner att den praktiska användbarheten delvis har försvunnit.

Många bilar reagerar nervöst på framförvarande fordon, som håller en lägre hastighet än en själv, trots att ett filbyte för omkörning har inletts. Att bromsen plötsligt slår till medan man rör sig sidledes i motorvägsfart är inte jättetrevligt.

En annan irriterande detalj är när farthållaren automatiskt anpassar hastigheten efter skyltarna den ser, och skyltarna i fråga hör till en avfart man inte har tagit.

Den här sortens beteende får åtminstone mig att ofta stänga av farthållaren i ren irritation, och i stället förlita mig på högerfotens förmåga att hålla jämn takt.



Den digitala backspegeln i Honda e fungerar bäst med skärmen avstängd.

Digital backspegel

Digitala sidospeglar är en ny trend som har kommit med elbilarnas intåg. De fyller ett tydligt syfte, genom att avsevärt sänka såväl luftmotstånd som interiört vindbrus – två viktiga områden när det kommer till just elbilar.

Många tillverkare har dock också börjat digitalisera backspegeln som hänger från taket inne i bilen. Det gör att man kan se vad som är bakom bilen även om sikten genom bakrutan är skymd av passagerare och packning.

Problemet är att skärmen – om spegeln är den sortens dubbelvariant som också kan stängas av och agera konventionell spegel – sitter för nära ögonen för att man ska se vad den visar utan att fokusera om sin blick avsevärt.

Det tar inte bara tid, det har också den effekten att hjärnan tröttnas ut. Idén skulle möjligtvis vara gångbar om man kunde placera skärmen längre från ögonen, exempelvis vid botten av vindrutan i bilar som har en väldigt lutande sådan.

En sådan placering skulle förstås omöjliggöra att också baka in en vanlig spegel, och vem är egentligen beredd att offra den?



När var senast en parkeringsassistent bättre på att parkera än en körkortsinnehavare?

Parkeringsassistenter

Lite dyrare bilar har ofta en omfattande uppsättning kameror och sensorer runt sig, som underlättar vid parkering. Ibland finns också en funktion som gör att bilen själv kan köra in i parkeringsfickor på kommando.

Sådana parkeringsassistenter tenderar emellertid att vara helt överflödiga. De vågar sig nämligen aldrig på platser som är trängre än vad man själv kan få in bilen i. Med lika många kameror som i Londons gaturum blir man ju ganska vass på grenen parkering.

Dessutom kan de vara klantiga. Undertecknad bad nyligen en **Audi A8** att köra in i en ficka som bestod av en bil i bakkant och en diagonal kantsten i framkant. Bilen backade mjukt in mot den bakomvarande bilen där den stannade. Sedan slog den om ratten, växlade till att köra framåt, och dundrade hårt in i kantstenen framför.

Att tänka på när man köper bil: alla tillval är inte värda att ha

Allt det här betyder förstås inte att man ska låta bli att köpa alla bilar som är mer välutrustade än en **Dacia Sandero** – utrustningen man får i nya bilar är till 90 procent väldigt bra.

Däremot ska man se till att provköra alla bilar man överväger att köpa, och ordentligt testa varenda liten grej som nämns på listan över utrustning. Annars löper man risken att betala tiotusentals kronor för saker man aldrig kommer att använda. Vissa nymodigheter driver en bara till vansinne.



Karl Cajmatz

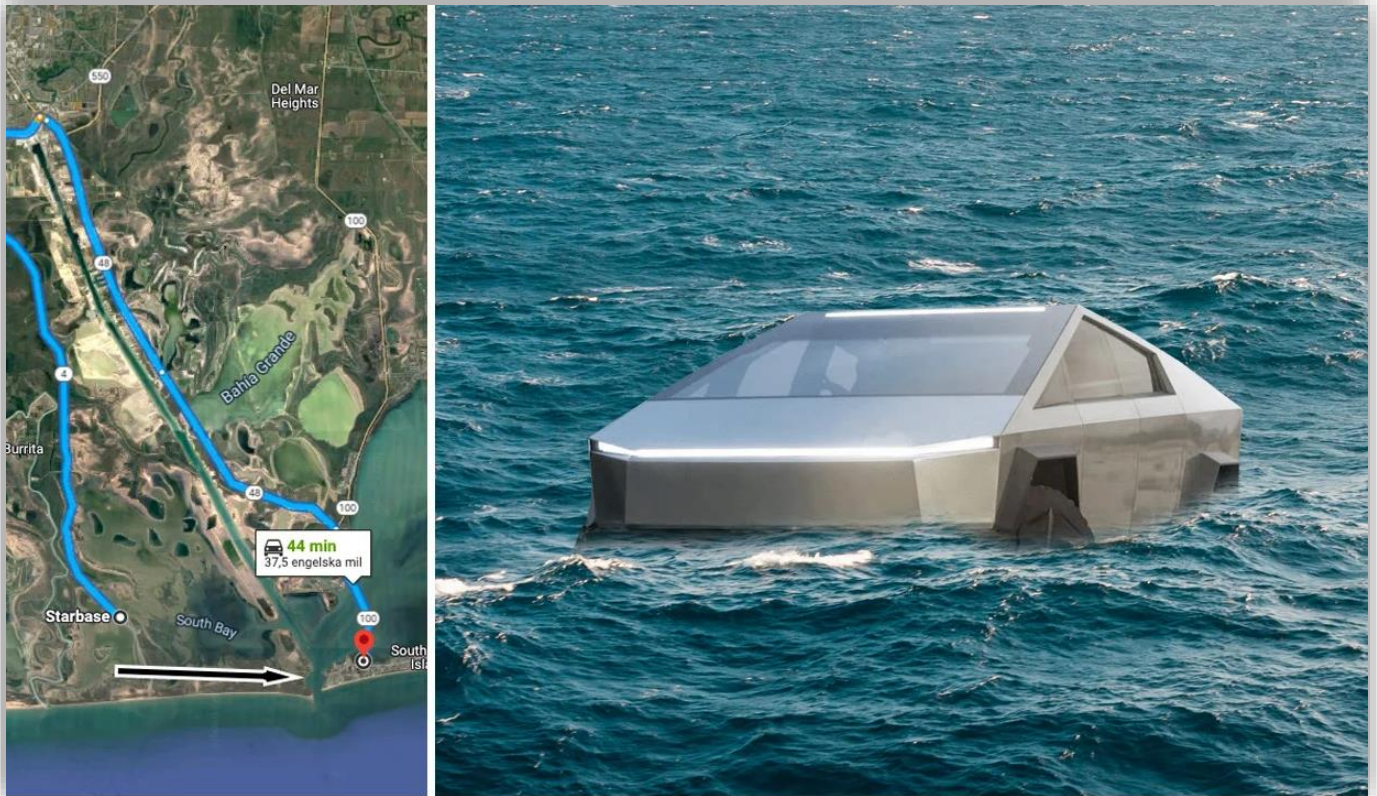
Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.



4. Tesla Cybertruck ska funka som båt och kunna korsa stora vattendrag.

Skriven och publicerad av Kristofer Rask 2022-10-01.

Elon Musk har höjt ribban på kravspecifikationerna för Tesla Cybertruck.



Cybertruck kommer nämligen att bli tillräckligt vattentät för att kortvarigt fungera som en båt.

– Den ska kunna korsa floder, sjöar och till och med hav om det inte är för vågigt, skriver Elon Musk via Twitter.

Han berättar att Cybertruck måste kunna ta sig mellan SpaceX rymdbas Starbase och semesterorten South Padre Island.

En sträcka på 60 kilometer om man tar bilvägen, vilket skulle innebära en trekvarts bilkörning. Genvägen över vattnet är bara omkring 200 meter.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil.

5. Nytt rekord för Tesla – plus 40 procent på ett år.

Publicerad 2022-10-03 kl 11:19. Text Erik Söderholm.

Teslas går tvärt emot många konkurrenter och slår leveransrekord för tredje kvartalet.



När flera stora biltillverkare tvingas dra ned på produktionen på grund av bland annat komponentbrist levererar Tesla den bästa kvartalssiffran någonsin.

Antalet levererade bilar uppgick till 343 830 vilket är en ökning med elva procent jämfört med det förra rekordet från tidigare i år. Det är också en ökning med över 40 procent jämfört med samma period i fjol.

Det är fortfarande Model 3 och Model Y som står för den största delen av leveranserna. 94 procent av alla bilar som Tesla levererade var antingen Model 3 eller Model Y. Senare i höst beräknas andelen för Model S och Model X öka och då börjar också de **svenska leveranserna komma igång**.

Tesla har tidigare levererat betydligt fler bilar mot slutet av ett kvartal jämfört med i början. Från och med nu ska elbiltillverkaren istället försöka jämna ut flödet och leverera ungefär lika många bilar under hela kvartalet, främst av kostnadsskäl eftersom det blivit för dyrt att säkra transporter till rimlig kostnad under de mest intensiva logistikveckorna.

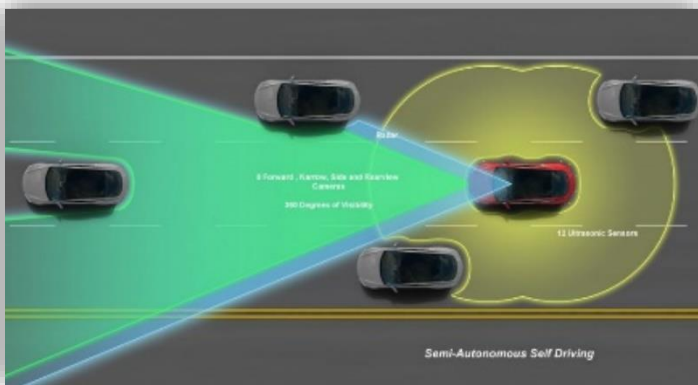


Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tesla Model S och Model X Plaid kommer till Sverige.



Experimentet: Nu tar Tesla bort sensorerna.



Tesla döms för uppdatering – bilägare kan få 135 000 kr.



Teslas krafttag – för att hålla föraren vaken.

6. Locket rostade bort – Tesla fick kortslutning i batteriet.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 01/10/2022.

Nu kommer flera rapporter om Tesla Model S-bilar med vattenskadade batterier med kortslutning. Orsaken sägs vara ett lock till en säkringsbox som rostar sönder. Joaquim Rodrigues blev erbjuden ett batteribyte för 232 000 kronor av Tesla – och fick hota med polis för att få tillbaka sin bil.



Teslas första bilar börjar nu ha närmare tio år på nacken och ägandet är inte alltid helt problemfritt för vissa ägare. Joaquim Rodrigues i Kanada köpte sin Tesla Model S P85 från 2013 år 2016. Då hade den gått 8000 mil och idag har han kört 14 300 mil. Bilen har fram till nu varit ganska problemfri, men nyligen fick han ett meddelande på datorn om att **”Maximal batteriladdningsnivå reducerad: OK att köra. Schemalägg service.”**

Han lämnade bilen på lagning hos Tesla Service Center i Montréal, och efter tre dagar hittad de felet: Kortslutning i batteripaketet. Tesla erbjöd honom ett byte för 232 000 kronor, uppger [Autoevolution](#).

Joaquim Rodrigues ringde en oberoende verkstad för att få ytterligare en bedömning av sin bil. De misstänkte att felet berodde på en läckande säkringsbox, och bad honom ta dit bilen.

– Jag sa till min agent på Tesla att jag skulle åka någon annanstans för att fixa bilen och ville ha min bil. Han gick till sin chef för att säga att jag ville åka någon annanstans. Hans chef gav honom ett brev som jag skulle skriva under och sa att de inte längre är ansvariga för min bil, säger han till Autoevolution.

Om han inte skrev under skulle han inte få tillbaka sin bil. Efter att ha hotat med polisen lämnade Tesla till slut ut bilen utan att han skrev på avtalet.

Den oberoende verkstaden kunde konstatera att felet berodde på att vatten från bilens AC droppade på en säkringsbox ovanför batteriet. Eftersom säkringsboxens lock rostade sönder kom vattnet ner i batteriet.

Verkstaden bytte de rostiga delarna torkade ur batteriet och rensade bort all korrosion. Kostnaden blev 40 000 kronor. När han hämtade bilen kom en ägare till verkstaden med precis samma problem. Joaquim Rodriguez planerar nu att stämma Tesla då han anser att det handlar om ett konstruktionsfel.

Enligt uppgift ska problemet med batteriet vara samma som drabbade Toumas Katainen som sprängde sin Tesla i Finland i slutet av förra året. Flera andra liknande fall har rapporterats från USA och Kanada. Det ska främst vara bilar som är tillverkade 2014 och 2015 som drabbas.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se.



7. Första exemplaret av Lightyear 0 tillverkat hos Valmet.

Publicerad av Carl Undéhn 2022-09-28.

När nederländska Lightyear tidigare i år visade den produktionsfärdiga versionen av sin solcellsbil var den kanske största förändringen bytet av namn och pris. Lightyear 1 blev nu Lightyear 0 och priset höjdes med en miljon kronor för att nu kosta 250 000 Euro – omkring 2,6 miljoner kronor.





Det kommer endast tillverkas 946 stycken Lightyear 0 och det första exemplaret baserat på den produktionsfärdiga versionen är nu klar. Bilen tillverkas hos Valmet i finska Uusikaupunki, eller Nystad på svenska.

Där ska även ska den tyska solcellsbilen Sion tillverkas efter att de ursprungliga på planerna att bygga den hos Nevs i Sverige rann ut i sanden.

Efter vad Valmet beskriver som "en intensiv utbildnings- och introduktionsfas" har nu alltså det första av de planerade 946 Lightyear 0 rullat av bandet.

– På Valmet Automotive är vi mycket stolta över att ha färdigställt den första förproduktionen av Lightyear 0. Det är ett viktigt steg på vägen mot att producera bilar till kund och att förverkliga en dröm, säger Pasi Rannus som är ansvarig för tillverkning hos Valmet.

Enligt Valmet går arbetet med att få i gång serieproduktionen av Lightyear 0 enligt plan. Den ska byggas vid fabriken senaste monteringslina som bland annat använder sig av en robot för lasersvetsning.

Nyligen visade [tester i en vindtunnel](#) att Lightyear 0 är världens mest aerodynamiska elbil med ett cw-värde på endast 0,175.

Förutom solcellerna i karossen, som enligt Lightyear kan bidra med upp till sju mils räckvidd per dag, är hela bilen konstruerad för att vara extremt energieffektiv. Trots ett förhållandevis litet batteri på 60 kWh har Lightyear 0 en WLTP-räckvidd på 62,5 mil.

2025 vill Lightyear lansera den mindre modellen Lightyear 2. Den ska använda sig av samma teknik som Lightyear 0 men planeras att få ett pris på omkring 30 000 Euro, eller omkring 320 000 kronor.



Carl Undéhn



Small Sports Car SC-01 – lätt och billig elektrisk sportbil.



Läsarna svarar: Därför köper vi kinesiska bilar.



Ledaren: Ska man köpa kinesiska bilar?

8. SSC SC-01 är Kinas nya folksportbil.

PUBLICERAD AV DANIEL ÖSTLUND 01 OKT 2022, KL 13:36.

Kineserna har redan kommit på bred front i Europa. Men hittills har det handlat om praktiska bruksvagnar. Nu kan det bli ändring på det.



Ett kinesiskt startup-bolag, kallat Small Sports Car eller SSC, har uttalat en ambition om att lansera en eldriven sportbil med produktionsstart redan nästa år. SSC SC-01 är liten och tvåsitsig, med ett formspråk som påminner om [Alpine A110](#), eller kanske [Lancia Stratos](#). Företaget kallar den för en "nationell sportbil" med "renodlad körglädje".

Motorer finns både fram och bak, på tillsammans 435 hästkrafter eller 320 kilowatt, och de matas av ett batteripaket som är monterat bakom förarkabinen. Placeringen ska möjliggöra en låg körställning och ett litet tröghetsmoment vid kurvtagning.





Vilken kapacitet batteripaketet får vet vi inte, men det sägs att det ska räcka till 50 mils körning enligt den gamla, generösa körcykeln NEDC. Sprinten 0–100 kilometer per timme ska klaras av på 3,9 sekunder.

Måttmässigt ska SSC SC-01 sträcka sig 409 centimeter på längden, 182 centimeter på bredden och 116 centimeter på höjden. Vikten anges till låga 1 300 kilo, avgjort spinkigt i elbilssammanhang. En förklaring kan vara den rörramsstruktur som bilens ska bygga på.

Interiören får vi inte se, men sägs vara minimalistisk utan infotainmentskärm. I stället ska samtliga funktioner skötas med konventionella knappar.

De första leveranserna på den kinesiska marknaden väntas under det fjärde kvartalet 2023 och priset är satt till 300 000 yuan, motsvarande ungefär 475 000 kronor. Om den kommer till Europa och Sverige framöver, det är skrivet i stjärnorna.



Den ser helt okej ut i silver också.



Daniel Östlund



9. Test: Jag har kört Polestar 2 – årsmodell 2023.

Skriven och publicerad av Kristofer Rask. 2022-09-30.

Nya mer klimatsmarta fälgar, ny läcker läderinredning och den nya standardfärgen Magnesium. Det är nyheterna på Polestar 2 Long range Dual inför det nya modellåret 2023.



Polestar 2 – i färgen Magnesium.

Polestar genomför således inga stora förändringar inför det nya året, men det var kanske heller inte väntat. De första leveranserna av Polestar 2 skedde sommaren 2020 så modellen är fortfarande ganska färsk.

Long range Dual motor-paketet innebär på pappret upp till 485 kilometer i räckvidd. Den är fyrhjulsdreven, har två motorer som tillsammans ger en effekt på 300 kW (402 hk). En lagom pigg kombination med tillräckligt kraft för att locka fram till kul körglädje.

Interiören

Att sätta sig i en Polestar 2 är en bekant känsla för den som tidigare kört en Volvo. Vi känner igen många av designdetaljerna. Kvalitén är hög och Polestar har lyckats väl med att blanda olika material och färger på ett exceptionellt elegant vis.

Den modellen jag körde var utrustad med nya Nappa-läderklädseln Zinc som kompletteras med en Light Ash-dekor. Polestar siktar på premium och här har man nått fram med en skandinavisk elegans. Inte för prålig, men inte heller för lagom och enkel.

Väl i förarsätet noterar man snabbt den centralt placerade pekskärmen. Härifrån kan vi styra det mesta av bilens inställningar, underhållning och klimatanläggning. Eftersom det mesta styrs genom skärmen är interiören i övrigt ganska avskalad.



Polestar 2 har lagom många fysiska knappar – endast de nödvändigaste som volymkontroll, växelväljare och snabbknappar för avimning av rutorna finns bland de fysiska reglagen i mittkonsolen.

På ratten finns knappar kopplade till förarfunktioner och mediaspelare. Utöver det går också många funktioner att styra genom en mycket kompetent röststyrning levererad av Google Android Automotive OS.

I Polestar 2:s interiör finns också tillräckligt med förvaringsmöjligheter, USB-uttag och god komfort i form av stolsvärme på fyra sittplatser (med Plus-paketet). Den testbil jag körde var också utrustad med ventilerade framsäten vilket ger en skön svalkande känsla under varma sommardagar.

Körupplevelsen

Polestar 2 är trevlig att köra. Här finns återigen en bekant känsla från Volvo. Den känns stabil, trygg och säker. Tyngdpunkten är låg till följd av batteripaketet i golvet vilket bidrar till en ökad känsla av att stå stadigt mot marken.

Dock märker man att batteriet inte är helt integrerat i bottenplattan, utan sitthöjden är högre jämfört med många andra lågt byggda elbilar. Det finns en känsla av att man sitter ovanpå batteriet. Det måste dock inte vara något dåligt, utan handlar snarare om egna preferenser.

Bullernivån är låg i de lägre hastigheterna, men i motorvägsfarter letar sig däckljudet till viss mån in i kupén. Det går ändå att prata med medpassagerarna i bilen så det är inte på något vis ohållbara nivåer. Ljudnivån från de surrande elmotorerna är ytterst svag och inte alls påträngande.

Motoreffekten på 300 kW ger snabbt svar vid gaspådrag. Polestar 2 är också utrustad med äkta enpedalskörning vilket gör att du kan köra helt utan att använda bromspedalen. Det hade dock varit önskvärt med en aningens lite hårdare inbromsning när man lättar på accelerationspedalen så att man kan få en något kortare stoppsträcka.

... men trång och törstig



Det finns dock två punkter där Polestar 2 inte når riktigt hela vägen fram om man jämför den med andra elbilar. Polestar 2 är byggd på Volvos CMA-plattform och är alltså inte från grunden baserad på en elbilsplattform.

Det innebär kompromisser. Det blir märkbart för mig som är lång. Polestar 2 är nämligen trång. Även om jag kan hitta en bra sittposition bakom ratten så är sittbrunnen väldigt smal. Mittkonsolen inskränker helt enkelt för mycket på mitt benutrymme.

I mittkonsolen ligger nämligen delar av batteriet som fortsätter till under baksätet via en "kardantunnel". I baksätet sitter du således högt, vilket ger en begränsad takhöjd för långa vuxna. Om Polestar 2 hade varit byggd som elbil från grunden hade vi sett en betydligt rymligare kupé.

Istället för ett helt plant batteri ligger batterimodulerna i två lager.

Polestar 2 har också ganska hög energiförbrukning – högre än till exempel Tesla Model 3. Det gör att batteriet på 78 kWh dräneras snabbt i hög fart och de där 48 milen blev snarare på sin höjd 30 mil. Det är antagligen inget man märker av i den dagliga körningen och är inte heller ett besvär på kortare långresor, men det innebär på sikt ett extra laddstopp.

Teknik i topp

Polestar 2 infotainmentsystem är i absolut toppklass, snabbt enkelt och responsivt. Det bygger i grunden på Android Automotive OS och är överlägset många andra system. Googles röststyrningen är en fröjd och Google Maps är fullt integrerat i bilen med förslag på lämpliga laddningsstopp under långresan.

Automatiska funktioner som regnsensor för vindrutetorkarna fungerar exceptionellt. Det samma gäller den aktiva farthållare och filhållningssystemet. Det är smidigt att låta automatiken ta över körningen med en enkel knapptryckning på ratten och det fungerar klanderfritt.



Praktisk då?

Polestar 2 är ändå, trots begränsat med utrymme i kupén, en ganska komplett, gedigen och praktisk elbil. Den kommer klara av många av vardagens bestyr om det inte finns en allt för stor familj under taket. Med tillgång till en fast laddpunkt i vardagen kommer upplevelsen att köra elbil bli helt sömlös.

Förvaringsutrymmena imponerar. Bagaget lastar 405 liter och med fällt baksäte är lastvolymen hela 1 095 liter. Baksätet fälls enligt 60/40-principen. Den stora öppningen gör bagaget oerhört åtkomligt och praktiskt. Dessutom finns flera smarta lastlösningar i bagaget, flera krokar för att fästa last och skidlucka.

Polestar 2 har också en frunk vilket är en perfekt förvaring av smutsiga laddkablar och annat småbös som man inte vill ha i bagaget. Synd bara att frunken inte går att öppna via nyckeln utan kräver ett ryck i en spak under ratten. Polestar 2 går också att få med dragkrok med en dragkapacitet på 1 500 kilo.

Sammanfattning

Polestar 2 går att sammanfatta med tre fyra ord: Stabil, trygg, säker – **och körglädje**. Här får man körglädje paketerat i en eldriven säker sedan med bra väghållning och teknik i toppklass.

Men man bör vara medveten om att det finns både rymligare och mer effektiva elbilar i samma storlek och snarlika prisklasser.

Positivt:

- Kul at köra – känns trygg
- Teknik och infotainment i toppklass
- Snygg interiör

Negativt:

- Trång för långa
- Hög förbrukning



Testbilen jag körde var ordentligt utrustad med Long range Dual motor, Plus-paket, Pilot Lite-paket, 20-tumshjul, Zink-klädsel, dragkrok samt lack Magensium. Cirkapris är 794 000 kronor.





FILM: <https://youtu.be/GXtSi5cbUcA>.



Kristofer Rask

10. Topplista: Sveriges 20 mest sålda bilmodeller i september.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 03/10/2022.

Elbilar är nu större än bilar som går på enbart på bensin och diesel på nybilsmarknaden. I september var mer än var tredje såld bil helt elektrisk. Sveriges mest sålda bilmodell blev Kia Niro – här är de 20 mest sålda bilmodellerna i september 2022.



FILM: https://youtu.be/fJoH38viK_w.

Personbilsmarknaden i Sverige hade en tuff månad i september och minskade tre procent till 22 048 nya bilar. Prognosen är nu att 285 000 nya bilar ska säljas i år.

Enligt Mobility Sweden lider bilbranschen av fortsatt långa leveranstider på grund av produktionsstörningar. Orderböckerna är välfyllda, men det redan pressade utbudet utgör en betydande flaskhals.

– Detta medför att vi för tredje gången reviderar ned prognosen för innevarande år, från 300 000 till 285 000 för nya personbilar och från 40 000 till 37 000 för lätta lastbilar. Prognosen präglas fortsatt av hög osäkerhet, säger Mattias Bergman, VD på Mobility Sweden.

Andelen laddbara bilar, elbilar och laddhybrider, uppgick till 55 procent i september. Hitills i år uppgår andelen laddbara bilar till 51,4 procent av årets registreringar, jämfört med knappt 42 procent i fjol. Elbilarna stod för ca 35 procent av månadens nyregistreringar, vilket enligt Mobility Sweden är mer än bensin- och diesebilarnas andel på knappt 32 procent tillsammans. Då är dock inte elhybrider inräknade bland bensinbilarna, även fast de bilarna drivs och laddas med en bensinmotor.

Sveriges 20 mest sålda bilmodeller i september

KIA NIRO	803
VOLVO XC40	631
TOYOTA RAV 4	623
VW ID.4	595
VW T-ROC	526
TOYOTA YARIS	518
SKODA ENYAQ	516
VOLVO XC60	504
TESLA MODEL 3	484
KIA CEED	482
KIA SPORTAGE	475
VOLVO S/V60	444
TESLA MODEL Y	431
VW GOLF	398
VOLVO S/V90N	396
VOLVO C40	350
KIA EV6	295
VW TIGUAN	293
NISSAN LEAF	285
TOYOTA COROLLA	284

Källa: Mobility Sweden



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Vi Bilägare

11. Quiz: Vad kan du om Peugeot? Upp till bevis!

Publicerad 2022-09-30 kl 15:00. Text Redaktionen.

Dags för ännu en svår quiz. Här gäller det att ha stenkoll på Peugeot – hur många rätt får du?



[Starta quiz!](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



[Quiz: Kan du avgöra vilket bilmärke som är rätt?](#)



[Quiz: Hur bra hittar du i Sverige? Upp till bevis!](#)



[Quiz: Kan du Sveriges ovanligaste nya bilar?](#)

12. Ölandsbron fyller 50 år: "Ska hålla till 2075".

Publicerad 2022-09-30 kl 17:10 (uppdaterad 2022-09-30 kl 17:25). Text Erik Söderholm.

Den välkända Ölandsbron blir ett halvt sekel men ska hålla i minst 50 år till. "Den vårdar vi ömt", säger Trafikverkets broförvaltare.



På fredagen är det 50 år sedan Ölandsbron invigdes. Den 30 september 1972 kunde den första bilen köra över bron efter ett nästan fem år långt bygge.

Bron är sex kilometer lång och har en segelfri höjd på 36 meter. Totalt användes 7 000 ton armering och 105 000 kubikmeter betong.

Den dåvarande kronprinsen kunde inviga bron den 30 september 1972 och då var Ölandsbron faktiskt Europas längsta. Det dröjde till 1998 innan den blev omkörd av Vasco da Gama-bron i Portugal. Ölandsbron är fortfarande Sveriges längsta bro, eftersom Öresundsbron till viss del går på danskt territorium.

Bara tio år efter premiären upptäcktes att bropelarna börjat vittra, på grund av Östersjöns bräckta vatten. På 1990-talet förstärktes bropelarna och sedan dess har även vägbalkar och fogar reparerats, skriver Ny Teknik.

I genomsnitt kör 25 000 fordon över Ölandsbron per dag under sommaren och 15 000 per dag under resten av året. 50-årsdagen sammanfaller med det populära evenemanget Ölands skördefest, som också är en av de helger då det är som allra mest trafik på bron – då kan 36 000 fordon passera.

Tanken är att Ölandsbron ska ha en total livslängd på minst 100 år.

– Ölandsbron vårdar vi ömt och den ska hålla till minst år 2075, om det inte blir några större förändringar i vårt sätt att leva eller resa, säger Adriano Maglica, broförvaltare på Trafikverket.



Bygget tog nästan fem år.



Erik Söderholm

Läs också:

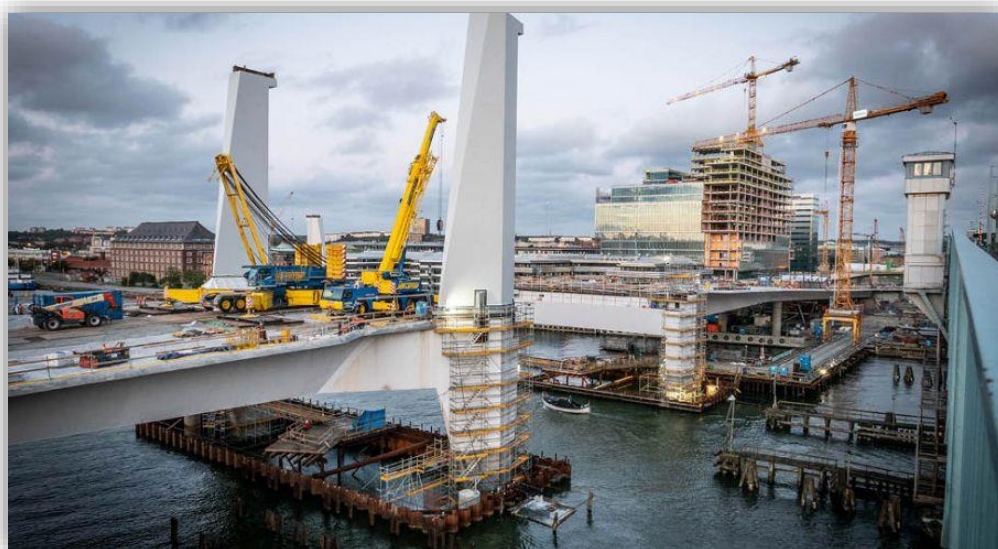


Bro eller färja på bilsemestern?

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Massiva motståndet – mot nya genvägen till kontinenten.



Nya bron måste byggas om – efter ett halvår.



Kina inviger längsta bron över vatten.

13. Grattis AMC Gremlin!

Publicerad 10 oktober 2009 (uppdaterad 12 november 2013). Text Carl Legelius.

Varje dag firar Klassiker ett nytt namnsdagsbarn i bilvärlden. I dag när Harry och Harriet gratuleras, påminner vi om Gremlin!



AMC Gremlin 1976.

Det engelska ordet gremlin betecknar ett ondskefullt litet troll som ställer till med fel och krångel i motorer och annan mekanik, ungefär som buggar i datorer.

Att kalla en bil för Gremlin borde vara att utmana ödet men det hindrade inte American Motors.

AMC Gremlin var en säregen skapelse som först inte alls togs på allvar, särskilt som den introducerades den 1 april 1970. Den hade skapats genom att korta hjulbas och bakre överhäng på kompaktbilen Hornet.

Resultatet blev en bil av ungefär samma längd som en VW men med ett minimalt baksäte och en gigantisk motorhuv.

Gremlin lanserades som USA:s första sub-compact och förekom Ford Pinto och Chevrolet Vega som skulle debutera ett halvår senare, vilket naturligtvis AMC visste.

Kanske namnet Gremlin rent av valdes för reta giganterna GM och Ford men försäljningen av Gremlin kom igång på allvar först när segmentet sub-compact blivit etablerat av att Vega och Pinto kom in på scenen.



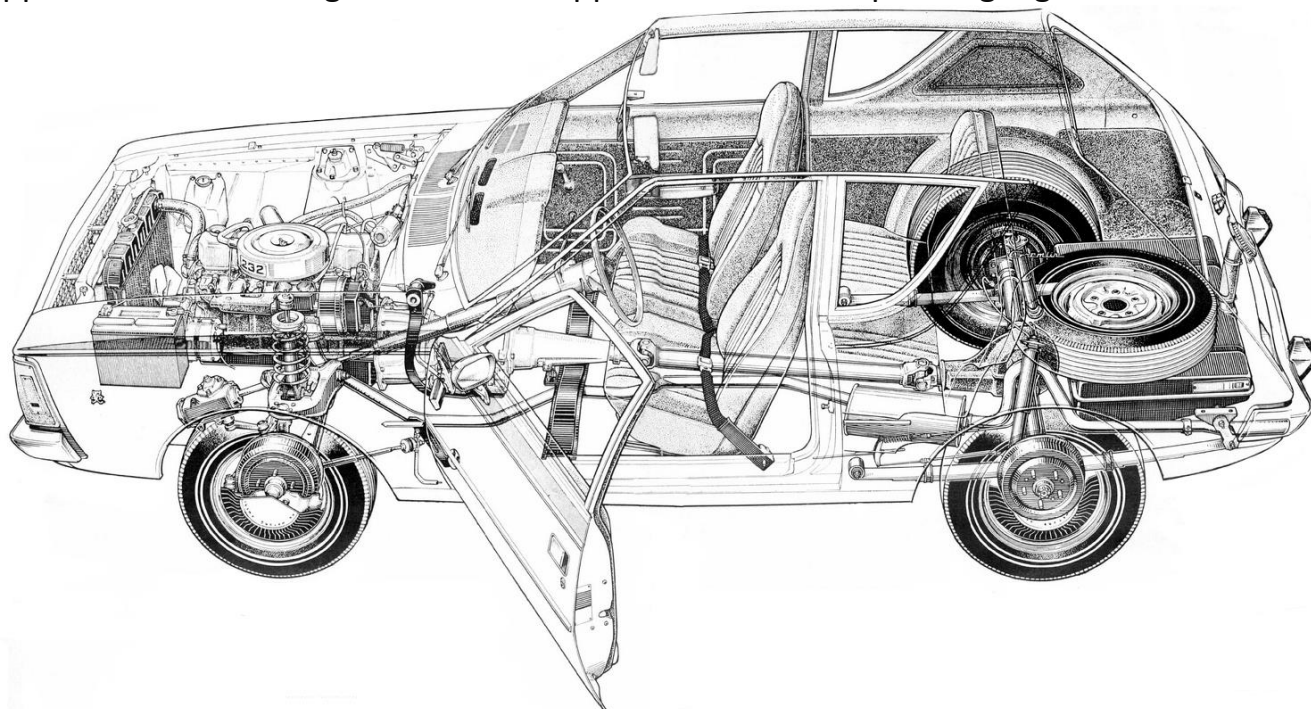
AMC Gremlin 1970–73.

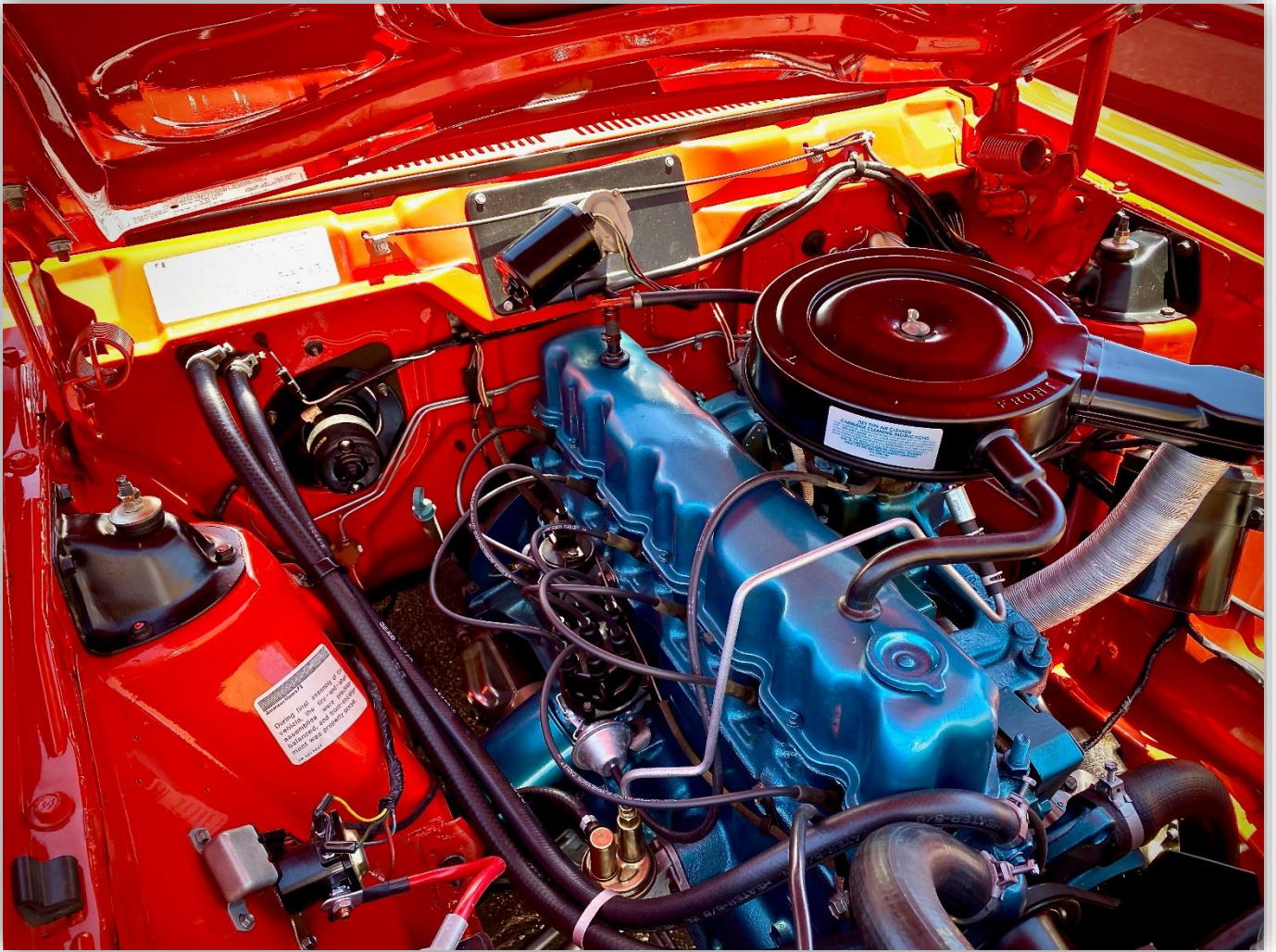
Till och med dörrarna var Gremlin identisk med Hornet och erbjöds med samma motortyper, sexor på 199, 232 respektive 258 CID men från 1972 också med AMC:s V8 på 304 CID.

Konkurrenterna från GM och Ford hade fyror och att Gremlin hade så stora motorer blev ett handikapp när den första energikrisen satte in 1973.

Först under modellens två sista år, 1977 och 1978, kunde AMC erbjuda en fyra och det var en tvåliters motor som köptes från Audi i Tyskland. Den motorn fanns också i VW:s transportbilar och i Porsche 924 och har inte det bästa rykte för vibrationsfri gång.

AMC använde därför mycket mjuka motorfästen och Gremlinägarna förskräcktes när de öppnade huven och såg hur motorn hoppade och skakade på tomgång.





258 cu in (4.2 L) sex-cylindrig motor.



*Med lång motorhuv och kort kupé var proportionerna minst sagt udda.
Frågan är vilken som underligast, Gremlin eller dess efterföljare Pacer.*



V8:an på fem liter var nedtrimmad till 112 bhp så det fanns utrymme för effektökning - innan avgiftningen satte in hade motorn i andra modeller utvecklats till 210 bhp.



Gremlin var 1976 etablerad som en livsstilsbil för unga människor. I samarbete med jeansmärket Levi's fanns ett utrustningspaket med samma namn som innebar klädsel i blå denim.



En ny grill kostades på inför modellåret 1977. Gremlin letade sig också till Sverige och överlevare är idag eftersökta av dem som vill ha något ovanligt.

14. Porsche 356 Pre-A.

Publicerat av Gran Turismo - 01/09/2019.

Lagom till 70-årsjubileet råder en hype kring ur-Porschen. Vi har kollat den allt häftigare prisbilden på de allra tidigaste bilarna. Gör dig redo för att gräva djupt i plånboken om du vill hänga med i svängarna...



Det är nu jämnt 70 år sedan Ferry Porsche snickrade ihop sin första lilla bil baserad på Folkakomponenter i verkstaden i Gmünd i Österrike. Medan den legendariske pappan Ferdinand satt bakom lås och bom som krigsfånge i Frankrike höll Ferry igång den lilla verkstaden och lyckades hitta tillräckligt med medel för att färdigställa den sportvagn som skulle bli startskottet för den väl bekanta och mycket framgångsrika historien om varumärket Porsche. Det var Ferrys känsla för form och detaljer som lade grunden till den entusiasm som miljontals fans än idag känner för märkets sportvagnar.

Om det är just det jämna firandet eller en allmän nytändning som har lett till ett tydligt och rätt anmärkningsvärt prisrally för de allra äldsta 356:orna är osäkert, och detta mitt i en konjunktur där prisläget rent allmänt står och väger med både ned- och uppgångar. Sedan i somras kan man nämligen se tydliga trender för ur-Porschens prisbild, efter att den har varit mycket stabil i flera år.

Det var kännaren Göran Modin från Sigtuna som fick oss att få upp ögonen för det alldeles isolerade prisrace som nu pågår för ikonen. Göran har omfattande erfarenhet av renovering av tidiga 356:or, och är genom sitt engagemang som MHRF:s huvudbesiktningsman för bilmodellen väl insatt i många av de affärer som görs på hemmaplan.

Hans initiala synpunkter gällde vårt generella prisläge i prislistan, som han ansåg var alldeles för lågt. Att man idag skulle hitta en hygglig 356 för under halvmiljonen – som vår lista indikerade före vår revision i denna utgåva – håller han för uteslutet.



– Övervägande delen av de bilar som säljs i Sverige går till utlandet, menar Göran, varav många hamnar direkt på mobile.de till ett rejält mycket högre pris. Extremt rostiga och inkompleta renoveringsobjekt, som borde kosta max 100 000 kronor för att på något sätt uppväga renoveringskostnaden, säljs nu i Sverige för 300 000 kronor. Priserna i USA för riktigt dåliga bilar börjar i samma höjd.

Han tillägger också att han under förra året underkände försäkringen för en svensk 356:a på grund av stora rosthål, dåliga bromsar, rykande motor och trasig inredning, en bil som kort därefter bytte ägare för 565 000 kronor.

Detta fick oss att gräva lite djupare i frågan, och med hjälp av bland annat Hagertys utmärkta värderingssnurra detaljstudera värdeutvecklingen för 356:an den senaste tiden.

Porsche 356 har länge varit främst en entusiastbil att använda, gärna både dagligen och hårt, eftersom dess brukskvaliteter är ovanligt höga. Mekaniskt går en välskött bil som en klocka i många tusentals mil, och det är främst rosten som tar dem – liksom de flesta bilar från den här tidsperioden.

Nu betalas det ibland tio miljoner för en 356!

Modell	Modellår	Antal tillv.	Pris från till kr
Gmünd	1948–49	49	8 000 000	10 000 000
Split/W	1950	940	4 000 000	5 000 000
Split/W	1951	inkl. ovan	3 500 000	5 000 000
Coupé	1952–55	6 687	1 200 000	2 500 000
Cabriolet	1950–55	1 685	2 500 000	4 000 000
Speedster	1954–55	1 217	3 500 000	5 000 000
Carrera Speed.	1955	15	8 000 000	9 500 000



Men med prislägen som drar iväg mot miljonen även för de senare och minst dyra modellgenerationerna börjar säkert allt fler behandla sina klenoder med större försiktighet.

Det gäller naturligtvis i synnerhet de allra tidigaste bilarna, de som med Porschevokabulär benämns som "Pre-A", alltså de drygt 10 000 bilar som byggdes fram till och med 1955.

Här rör sig prislägena i flermiljonsklassen, och även om vi har gjort ett välment försök att sätta en prislapp även på de allra första 49 bilarna som tillverkades med handknackade lättmetallkarosser i Gmünd måste siffrorna tas med en stor nypa salt. När det rör sig om så extremt små volymer, och dessutom av en bil som idag har ett unikt historiskt värde, kan de tio miljoner vi har skattat värdet till lika gärna bli det dubbla – eller ännu mer – på en prestigeauktion under året. Om det nu över huvud taget skulle komma ut någon bil till försäljning vill säga, det tillhör verkligen ovanligheterna eftersom det inte finns så många kända överlevare kvar.

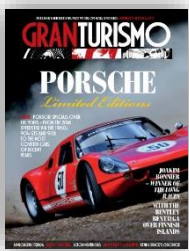


Även de mer åtkomliga "split screen"-bilarna som byggdes med stålkaross hos Reutter efter flytten till Stuttgart har skjutit iväg rejält prismässigt, med en typisk ökning av värdet på 20–30 procent under det senaste året, från redan höga nivåer. Just den tidiga pre-A-bilen från 1950–51 med delad framruta har ett betydligt högre värde än de efterföljande årgångarna som fick en hel vindruta med en knick i mitten där delningen tidigare gjordes.

Motormässigt växte 356:an de första åren från den ursprungliga 1,1-litersfyran till 1,3- och 1,5-litersversioner med lite olika trimningsgrad. Typiskt är att det i första hand är karossversionen som avgör värdet (de öppna bilarna kostar väsentligt mer) snarare än motorversionen. Många bilar rullar också med "fel" motorspecifikationer, vilket i ljuset av bilens status som antikvitét snarare än körtyg naturligtvis påverkar prislappen negativt.

Har du redan missat det senaste 356-tåget, eller fortsätter uppgången? Definitivt hela jubileumsåret ut. Och snart fyller den ju 75 ...

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.3 2018.



Resultatet av Högsta Växelns senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.



395:-

Sluta trampa - sätt fart på cykeln med

**KÖRKORTSFRI
SKATTEFRI**

Flink är nu körkorts- och skattefri!!! Med Flink på cykeln kommer Ni fortare fram, hinner utföra mer och förbrukar inga krafter. Flink — den nya folkmotorn — är marknadens mest pålitliga och ekonomiska ... Ni kan köra en hel mil för mindre än 10 öre! Flink driver direkt på hjulet utan kraftförlust och frikopplas helt med ett enkelt handgrepp. Denna metod är dominerande på kontinenten, där ca 75 % av alla cykelmotorer är byggda för rulldrift. Flink är stark — den drar upp till 250 kg och är därför också lämplig för tandem- och transporteyklar. Flink monteras på 45 minuter.

Flink

är en luftkyld tvåtaktsmotor med:

cyliindervolyv .. 43 ccm	bränsleblandning
cyliinderdiameter 38 mm	bensin/olja 30:1
släglängd .. 38 mm	tanken rymmer .. 2 liter
kraftutveckling .. 0,8 hk	motorns vikt .. 5 kg
varv per minut ... 3000	inkl. tank .. 5,9 kg
marschfart .. ca 30 km/t	tändning: BOSCH
bränsleåtgång 1,5 lit/10 mil	svänghjulsamagnet

Godkänd som körkortsfri cykelmotor av Kungl. Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen.

GABRIELSSON & CO HAB, MOTORAVD.
LINNÉGATAN 39 B, STOCKHOLM

Sänd mig prospekt och övriga uppgifter genom närmaste återförsäljare.

Namn:

Adress:

Postadress:

T.f.A. 17

Visas på S:t Eriksmässan

MOTORNYTT

SLUT