



Excalibur SS 1967

- 1. Nej till Teslas expansion i tysk folkomröstning**
- 2. Tesla slår tillbaka mot uppgifter om att Cybertruck rostar i regnet**
- 3. Tekniken som får bilens farthållare att hallucinera**
- 4. Mätaren i Koenigseggs nya retrobil går till 440 km/h**
- 5. Nya sportigare Cupra Born VZ med 326 hk lanserad**
- 6. Provkörning av Mercedes E 400 e 4Matic**
- 7. Ford dumpar Mach-E som nu är billigare än Tesla**
- 8. Mercedes EQS SUV reas ut med 481 000 kr**
- 9. Elbilstillverkare tvingas betala tillbaka när värdet faller**
- 10. Polestar upprepar att de går med vinst nästa år**
- 11. Missade service med sex mil och fick 20 000 kronor i böter**
- 12. Europas ultimata Saab är ett Turbo X-kraftpaket på 375 hk**
- 13. Volvos tegelstenar är populära i Japan**
- 14. Excalibur SS 1967**
- 15. Alvis Speed 25**

1. Nej till Teslas expansion i tysk folkomröstning

Av Maths Nilsson

24 februari 2024 kl 0554

Teslas expansionsplaner vid Giga Factory Berlin kan stoppas. Nästan två tredjedelar av invånarna i Grünheide röstade nej till fabriken utbyggnad i en folkomröstning.



Tesla vill bygga ut sin fabrik i Grünheide utanför Berlin i Tyskland ytterligare. Men invånarna i den lilla orten är inte imponerade, trots att fabriken skapar 1000-tals nya jobb. I en folkomröstning sade en stor majoritet nej till att Tesla ska få avverka 100 hektar skog för att bygga ett lager, godsstation och ett företagsdagis [uppger Süddeutsche Zeitung](#). Fabrikstomten är idag på 300 hektar.

Teslas planer kan fortfarande klubbas igenom av kommunfullmäktige i Grünheide, men många politiker har sagt att de kommer att följa den rådgivande folkomröstningen. Enligt Tesla kommer trafiken till fabriken kunna minskas genom lagret och godsstationen, genom att fabriken får större lager och leveranssäkerhet. De boende i Grünheide är djupt splittrade till fabriken, vissa stödjer den medan andra är starkt emot, [enligt Berliner Zeitung](#).



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Tesla har startat tillverkningen i Giga Berlin igen



Tesla ska dubbla Berlin-fabrik: Invånare tvingas...



Musk: Teslas nya billiga elbil ska byggas i Berlin



Uppgifter: "Tesla får starta sin fabrik i Berlin..."



Tesla vägrar kollektivavtal i Tyskland: "Tappar fart"



Därför går Europa miste om Teslas nya gigantiska...



2. Tesla slår tillbaka mot uppgifter om att Cybertruck rostar i regnet

Posted by Kristofer Rask

februari 20, 2024

I veckan har media rapporterat om att ägare av Tesla Cybertruck har uppmärksammat hur deras kaross i rostfritt stål på deras nya bilar börjat rosta. Enligt rapporterna så påstås det uppstå i samband med längre turer, och ofta i regn.



Men nu slår en Tesla-anställd tillbaka mot kritiken. Det handlar inte alls om några rostangrepp. I själva verket rör det sig om flygrost som media blåst upp till något helt annat.

– Mycket bevakning om rost i massmedia, men ingen visar faktiska bilder, vanligtvis en bra indikator för att ifrågasätta sanningen. Det är tydligt sida vid sida med ett lackerat fordon att detta är ytföroreningar, förklarar Wes Morrill, som arbetat med att testa och kvalitetssäkra Tesla Cybertruck och andra modeller.

Även [oberoende experter bekräftar](#) att det handlar om just flygrost. Rostfria material är enligt experter nämligen mer benäget att reagera på flygrost än vanligt lackerade karosser.



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.](#)

3. Tekniken som får bilens farthållare att "hallucinera"

Publicerad 2024-02-23 kl 06:33

(uppdaterad 2024-02-23 kl 07:22)

Text Erik Söderholm

Genom att lura bilens radarsensorer kan forskare vid ett amerikanskt universitet få bilen att tvärnita utan anledning, eller dölja ett verkligt trafikhinder.



Nya bilar med olika typer av assistanssystem använder ofta radarteknik för att hålla koll på andra bilar i närheten. Men det är enkelt att lura radarsensorerna med hjälp av falska signaler.

Det visar en [studie](#) gjord av forskare vid Duke University i USA och som tidningen [Ny Teknik](#) skriver om.

Systemet som forskarna tagit fram kallas Madradar och kan få en bil att tvärbromsa och svänga in till vägkanten utan att någon annan bil finns i närheten. Tekniken kan också användas för att dölja verkliga bilar.

Med den här tekniken behövs inga förkunskaper i hur bilens radarsystem fungerar eller är inställt. Radarstörningar har förekommit länge, men det nya med Madradar-metoden är att forskarna gjort praktiska tester under verkliga förhållanden.

– Vi bygger inte de här systemen för att skada någon, men vi vill uppmärksamma problemen med dagens radarsystem för att visa att utformningen av dem behöver förändras i grunden, säger Miroslav Pajic, docent vid Duke University.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Vi testar: Så enkelt tar sig tjuven in i bilen



Nya bilar sårbara för allvarliga hackerattacker

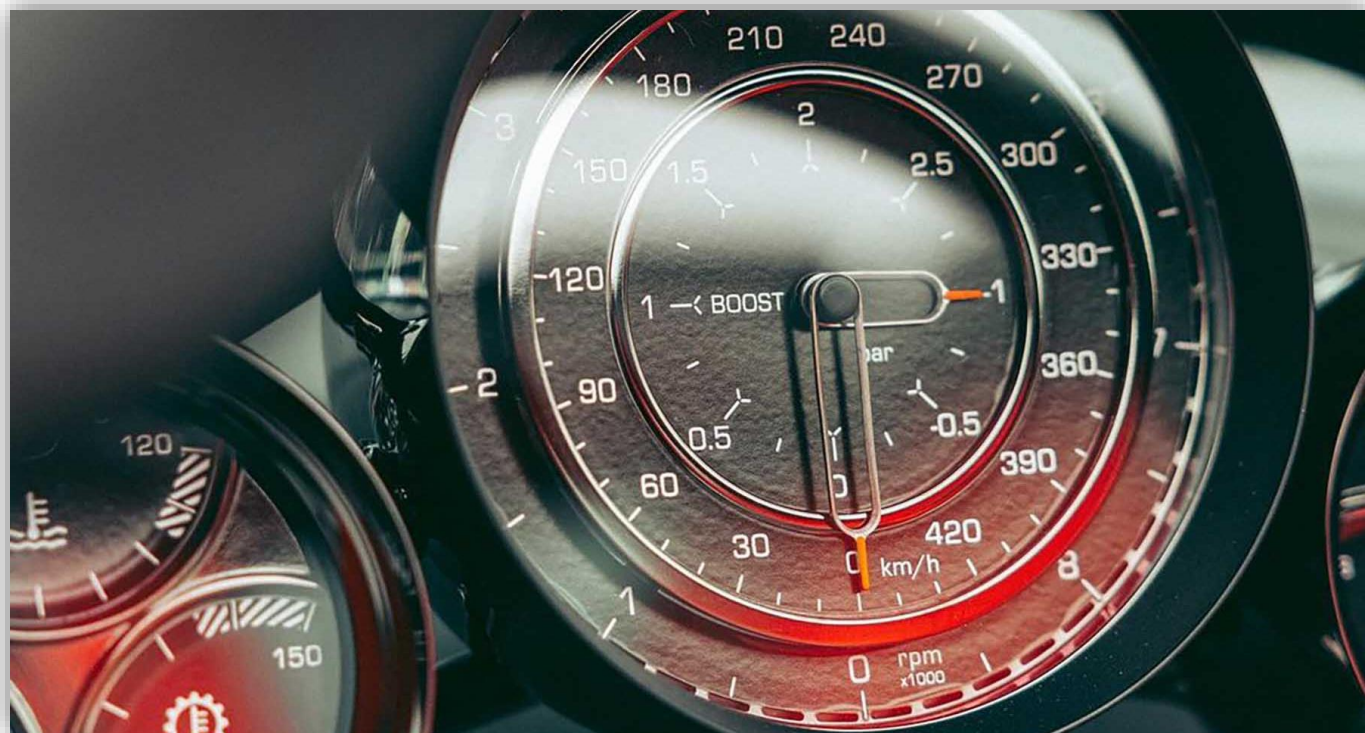


Toyotas app hackad – 300 000 bilägare påverkas

4. Mätaren i Koenigseggs nya retrobil går till 440 km/h

Av Maths Nilsson 24 februari 2024 kl 06:39

Koenigseggs nya retrobil CC850 har troligen världens högst graderade analoga hastighetsmätare. Mätaren är graderad till 440 km/h. Bilen med 1385 hästkrafter kan dessutom växlas med en manuell växelspak.



Det har varit lite tyst om Koenigsegg CC850 sedan bilen presenterades för snart två år sedan på Monterey Car Week. Men arbetet med bilen fortskrider för fullt. Det har tidigare sagts att leveranserna ska starta i år, men om det blir så återstår att se. CC850 är en hyllningsmodell till Koenigseggs första modell CC8S. Allt går i retrostil, men under skalet är det hypermodernt.

Koenigsegg visar nu upp hastighetsmätaren på bilen på Instagram. Bilderna visar att det sannolikt är världens högst graderade analoga mätare. De kommande ägarna kommer att kunna se nålen i mätaren passera 440 km/h. En tämligen unik upplevelse eftersom nästan alla nya bilar har digitala mätare.

När Koenigsegg CC8S kom 2002 hade den 655 hästkrafter och hamnade i Guinness rekordbok som världens motorstarkaste produktionsbil. Retrobilen har mer än dubbelt så mycket, ändå är motorn nedtrimmad för att passa att köras med en manuell växellåda. Den nya bilen har 1385 hästkrafter när den körs på E85, och väger lika mycket, 1385 kg. Tekniken kommer från Koenigsegg Jesko.

Det stora shownumret är dock att bilen kan växlas med en manuell växelspak. Växellådan är samma Light Speed Transmission som i Jesko, men ger en perfekt illusion av en manuell låda. Koenigsegg har lagt stor möda på att den ska kännas korrekt manuell och inte som något tv-spel, vilket varit en krävande process.



Här är Koenigseggs nya modell. En hyllning till CC8S.

– Så vi har lagt ner mycket energi på att se till att detta är en analog upplevelse så kopplingspedalen har vi beräknat och mätt trycket i. Det finns inte någon verklig mjukvaruintervention mellan din fotrörelse och kopplingstrycket, det är den rätt viktade känslan, till exempel kan du inte dra den ur växeln förrän du har rätt varvtalsmatchning eller tillräckligt med kopplingstryck och du kan inte lägga i för låg växel vid högt varvtal eftersom det finns spärrhakar, har Christian von Koenigsegg berättat.

Koenigsegg CC850 kommer att byggas i 70 exemplar och vart och ett kostar strax under 40 miljoner kronor.



Maths Nilsson



LÄS MER:



Världspremiär för ny Koenigsegg: Världens snabbaste...



Koenigsegg om nya retrobilen med 1385 hk: Ha kul med...



Koenigsegg: "Den här bilen behåller jag till mig själv"



Koenigseggs succé: Nya modellen slutsåld – drog in...



5. Premiär: Nya sportigare Cupra Born VZ med 326 hk lanserad

Posted by Kristofer Rask

februari 20, 2024

Spanska bilmärket Cupra som är en avknoppning av Seat har alltid varit känt för extra sportiga och kraftfulla modeller. Märkets första elbil Cupra Born var kanske däremot inget kraftpaket. Nu blir det ändring på det när Cupra lanserar Born ZS med mer prestanda.



Den elektriska drivlinan levererar nu upp till 240 kW (326 hk) i motoreffekt, en ökning med 40 procent jämfört med den tidigare starkaste e-Boost-versionen. Vridmomentet ökar med 75 procent till 545 Nm. Born ZS klarar nu sprinten 0 till 100 km/h på 5,7 sekunder och har en toppfart begränsad till 200 km/h.

Cupra har också justerat chassit med löftet om en dynamik som matchar den nya prestandan. Ett nytt DCC Sport-chassi, en mer responsiv styrning i kombination med förfinad bromskänsla och en mer robust bakre broms ska bidra till den dynamiska prestandan.

Cupra Born VZ får också ett nytt större uppgraderat batteri på 79 kWh som ska leverera upp till 570 kilometer i räckvidd. Snabbladdning är möjlig med upp till 170 kW och att ladda från 10 till 80 procent ska bilen klara på 30 minuter. AC-laddning har en effekt på 11 kW.



Exteriört bjuder Born VZ på nya 20-tums lättmetallfälgar, nya exteriörfärger samt en VZ-logotypen bak.

Interiören



Med lanseringen av Born VZ får modellen också en ny och större touchdisplay på 12,9-tum, där touch-funktionen kombineras med upplysta sliders för att justera interiörklimatet och volym.



Standard är också CUP Bucket-stolar som är exklusiva för VZ-serien. De ger en ergonomisk och sportig sittställning. Modellen får ett nytt ljudsystem med 10 högtalare utvecklat i samarbete Sennheiser. En högeffektiva 425-watts Sennheisers AMBEO Concerto-systemet lovar uppslukande ljudupplevelse.

Cupra VZ lanseras under det tredje kvartalet av 2024.

– Cupra Born var en milstolpe för märket när vi lanserade modellen 2021 som vårt första helt eldrivna fordon. Med Cupra Born VZ tillför vi ännu mer kraft till denna modell och bevisar än en gång att elektrifiering och prestanda är en perfekt match, säger Wayne Griffiths, VD för Cupra.



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.](#)

Annons:



[Köp elektrisk transportbil från Peugeot – upp till 50.000 kr i klimatpremie](#)

Teknikens Värld

6. Provkörning av Mercedes E 400 e 4Matic

Publicerad 25 feb 2024 kl 14:57

I avvaktan på AMG-versioner så är E 400 e så högt upp man kommer i E-klassutbudet hos Mercedes. På köpet får man både bastu och en air av framtiden.



Vi har provkört den "värsta" versionen av Mercedes E-klass.

Det råder allt mindre tvivel om att framtiden för fordonsparken är elektrisk. Men ännu är inte alla redo att ta steget till den eldrivna framtiden. Trots allt högre laddeffekter tar ändå en snabbladdning mer tid än att pumpa in flytande drivmedel. Och ibland är det till och med kö till laddarna. För den som är van vid långkörning på autobahn kan det alltså krävas tillvänjning, tycks **Mercedes** ha resonerat. För sällan har en bil med förbränningsmotor varit så eldriven som nya **E-klass**.

DET HÄR ÄR NYTT

Toppmodell

I väntan på AMG-versioner är E 400 e 4MATIC med 381 hästkrafter och fyrhjulsdraft toppen av E-klassprogrammet.

Bara sedan

Till skillnad från andra E-klassalternativ finns E 400 e enbart i sedantappning.

"Snabbladdning"

Inte i jämförelse med rena elbilar, men för laddhybrider är 55 kilowatts laddeffekt bra. Särskilt då peaken är högre i verkligheten.



Förarmiljön gör sitt bästa för att utestänga den omgivande verkligheten. LED-slingan runt allt accentuerar känslan av att transporteras i ett separat rum. Men så är E-klass också ett halvsteg mot självkörande bilar.

Hela tre olika laddhybrider finns tillgängliga i utbudet, varav alla ska gå runt tio mil på el och dessutom klara (med laddhybridsmått mätt) snabb laddning – 55 kW. Allt det enligt specifikation. Men hur ser det ut i verkligheten? För några månader sedan var undertecknads kollega [Mikael Stjerna och körde den mindre bensin-laddhybriden E 300 e](#) i ett stekhett Wien. När vi nu får köra nya E-klass på svensk mark är det i stället den modell som i nuläget är toppversionen - E 400 e 4Matic med sammanlagt 381 hästkrafter – som står på menyn. Dessutom är temperaturen klart mer beskedlig. Några ynka plusgrader och regn.

Inte för att det påverkar upplevelsen av E 400 e nämnvärt. Körupplevelsen innebär, på gott och ont, en påtaglig frånkoppling från omgivningens element. Bilen börjar på el. Bensinmotorn gör sig endast påmind vid kraftigare acceleration. Provkörningsbilen är extrautrustad med det allra mesta som går att uppbringa. Från 20-tumsfälgar för drygt 20 000 kronor, till AMG Line-paket av det värsta slaget, för 164 900 kronor extra. Bara den grå lacken kostar 42 500 kronor att lägga till.

I utrustningen ingår också Mercedes så kallade "Superscreen", som är E-klassens version av den "Hyperscreen" som kom i [EQS](#). Detta innebär att Mercedes vill låtsas att hela instrumentpanelen är en skärm. Det är den dock inte – man ser tydligt kanterna på den lite större skärmen i mittkonsolen, och den lite mindre skärmen framför passagerarstolen. Tillammans med skärmen direkt framför ratten och den LED-list som går runt hela främre kupén, och liksom accentuerar avståndet mot omvärlden, ger det ändå en känsla av att förarmiljön dansar i neon. Elaka tungor må hävda att ljuslisten, vars färg förändras över tid mellan olika blå-lila toner, ser ut som belysningen i en nattklubb i Ayia Napa, men den används inte bara som utsmyckning, utan även till att förstärka exempelvis filhållningsvarningar.



*Dansande former i rött på skärmen i panelen.
En del av programmet "Värme" i "Energizing Comfort".*

Förarstödssystemen, och kanske framför allt farthållaren, tillhör dock de mer irriterande delarna av E-klassupplevelsen. Den är nämligen knuten till skyltavläsningen, och plockar automatiskt hastigheten från skyltarna – ofta även de som inte gäller för där du kör – resultatet blir att farthållaren inte alls bidrar till en avkopplande körning, utan till att körningen blir ryckig och att man hela tiden måste vakta den för att göra plötsliga inbromsningar eller annat.

Vår provkörningssträcka består till sin största del av E4:an genom Sverige, en inte oäven plats för E-klass. Bilen känns utvecklad just för att kryssa långt på motorväg, företrädesvis autobahn. I det ingår exempelvis stolsmassage, men också funktionaliteten "Energizing Comfort", som erbjuder olika 10-minutersprogram av spaupplevelser till förare eller passagerare, där massage, stolsvärme, mittkonsolsskärm och LED-list samverkar till någon slags helhet. Du kan välja mellan programmen "Uppfriskning", "Vitalitet", "Trivsel", "Behaglighet" och "Värme". Med det sistnämnda blir all belysning, samt skärmen, rödororange och bastukänslan påtaglig.

Jag kan inte riktigt bestämma mig om "Energizing Comfort" är en faktiskt avslappnande funktion som gör långresor mer uthärdliga, eller om det är ett krystat sätt att hitta en ny vinkel på lyx. Vi kan väl säga att det är något mittemellan. Jag väljer att avbryta programmen innan de tar slut.

Något som dock körs slut i sin helhet är elen i batteriet. På motorvägen är vi inte i närheten av de tio utlovade milen. Efter strax över åtta mil är procenten nere på noll. Men eldrift används mer effektivt i stadstrafik och lägre hastighet, vilket ju ingår i WLTP-cykeln, även om det inte är där E-klass trivs bäst. Det som i stället överträffar förväntningarna är laddeffekten. Från noll procent börjar laddkurvan på runt 45–48 kW, för att maxa ut på hela 57 kW. Två kilowatt över märkeffekten. Och det är först när batteriprocenten är över 95, som kurvan dippar under 40 kW. Inte de effekter vi är vana vid på rena elbilar, men bra siffror för en laddhybrid. Och när elen är slut har du en 50-liters bensintank att köra vidare på.



När ratten fått touchknappar sköts elhissarna, tack och lov, ännu med riktiga diton.

Kanske är det också där vi landar. I "grundutförande" går E 400 e lös på 770 900 kronor, men i det fullsmetade exemplaret vi kör hoppar det upp till drygt 1,2 miljoner kronor. För det facila priset får man en behaglig, men kanske stundom lite väl fränkopplad, körupplevelse. Men skalar vi bort all lyx så är E400 e i grunden lite av bilarnas version av klistermärket "HD Ready", som satt på tv-apparater för ett par decennier sedan. Den är mellansteget som gör den kompletta elektrifieringen ännu lite närmare.

MERCEDES E 400 E 4MATIC

Pris: 770 900 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 82,0/92,0, cylindervolym 1 999 cm³. Max effekt 252 hk (185 kW) vid 5 800 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 3 200–4 000 r/min. Elmotor, max effekt 129 hk (95 kW), vridmoment 440 Nm. Max systemeffekt 381 hk (280 kW), sammanlagt vridmoment 650 Nm. Batteri 25,4 kWh. Ladd-effekt AC/DC 11 kW/55 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum fram, 9,5 tum bak. Däck 245/40 R20 fram, 275/35 R20 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 296, längd 495, bredd 207, höjd 148, spårvidd f/b 163/165. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 2 265, maxlast 595, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 50. Bagagevolym (VDA-liter) 370 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,3 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,06 l/mil. CO₂ 14 g/km. Räckvidd el 95 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.



Solid lack i kulören Alpingrå kostar 42 500 kronor extra. Det finns mer överkomliga färgval.

Rivaler:



Volvo S90 T8 AWD Recharge

Till åren kommen, men S90 håller än. Numera finns bara laddhybriden T8 kvar i programmet, med fyrhjulsdraft och hela 455 hästar. Jämförbar elräckvidd, men bara långsamladdning.

Pris: 719 000 kronor.



BMW 550e xDrive

Sprillans nya 5-serien finns med en rad motoralternativ. 550e xDrive heter värsta laddhybriden, med 489 hk, fyrhjulsdraft och nio mils officiell elräckvidd, men dock endast 7,5 kW laddeffekt.

Pris: 876 500 kronor.



Erik Andrén



7. Ford dumpar Mach-E - nu billigare än Tesla

Uppdaterad: 22 feb. 2024

Publicerad: 22 feb. 2024

För att snabbare kunna tömma lagret av osålda Ford Mustang Mach-E, dumpar nu Ford priserna rejält i USA och lägger sig under Tesla.



Med 17 000 bilar i lager i USA, sänker nu Ford priset rejält på den amerikanska marknaden.

Priskriget på elbilsmarknaden fortsätter. Löftet som många av tillverkarna gav tidigare, att inte hänga med i Teslas plötsliga pris-sänkningar, det löftet har nu de flesta glömt.

Nu är det Ford i USA som idag går ut med att de sänker priserna på den amerikanska marknaden på en ny Mach-E från 2023 med hela 85 000 kronor.

Det nya priset landar då på motsvarande 412 000 kronor, vilket för första gången är under motsvarande Tesla.

Billigare än Tesla

En Tesla Model Y kostar i dag på gatan i USA motsvarande ungefär 470 000 kronor, vilket gör att Mach-E nu slår Teslan prismässigt på fingrarna ordentligt.

Tidigare har den amerikanska tillverkaren gått ut med att de förlorar 400 000 kronor på varje elbil de säljer. Och med de 17 000 osålda Mach-E:s som står i lager, är prissänkningen kanske inte den sista vi kommer att få se.



För första gången sänker nu Ford priset på Mach-E så mycket att den landar under Tesla Model Y.

Läs mer:



Så ska Ford ta sig ur försäljningskrisen



Om olika varianter på Mach-E här



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.

8. Rekord i prissänkning – elbil reas ut med 481 000 kr

Av Maths Nilsson 24 februari 2024 kl 17:29

Nu slås ett nytt rekord i prissänkning av en elbil. Mercedes EQS SUV blir 481 000 kronor billigare jämfört med tidigare. Då får du världens största bilskärm, MBUX Hyperscreen, på köpet.



Nybilpriserna på elbilar fortsätter neråt. Men frågan är om inte Mercedes slår ett rekord med prissänkningen av sin EQS 580 4Matic SUV. De lanserar en Special Edition som är sänkt med 334 000 kronor jämfört med ordinarie pris, dessutom får du utrustning för 147 000 kronor på köpet. Totalt nästan en halv miljon i sänkning, något **Elbilen** var först med att berätta. Men priset landar ändå på 1 499 000 kronor.

Carup testkörde nyligen EQS SUV och kunde konstatera att det är en av världens bästa elbilar. Den kommer bland annat med enormt sköna massagestolar och en väldigt lyxig interiör. Toppversionen EQS 580 4Matic SUV kan bland annat fås med fyrhjulsstyrning och en väldigt snäv vändradie. Bilen har fyrhjulsdrift och 544 hästkrafter. Räckvidden är 66 mil om du kör försiktigt.

LÄS MER:

- [Ny stor prissänkning av Tesla inatt: Så lite kostar...](#)
- [Kinesisk lyx-SUV chocksänks med 300 000 kr i Sverige](#)
- [Nytt rekord för elbilar i Norge – slår ut diesel-...](#)
- [Dömde ut Teslas strategi – nu sänker VW priser ändå](#)
- [Efter elpriscocken: Då är det dyrare att ladda...](#)
- [Ny rea i Sverige: Tesla Model Y billigare än någonsin](#)



Vad de som slagit till på en EQS SUV innan prissänkningen tycker vet vi inte, men det lär inte vara kul att förlora 481 000 kronor på sin nya lyxbil. Men det kanske är en förlust du har råd med om du köpt en bil för två miljoner kronor.



Maths Nilsson



9. Elbilstillverkare tvingas betala tillbaka när värdet faller

Uppdaterad: 24 feb. 2024 Publicerad: 24 feb. 2024

Priserna på begagnade elbilar sjunker. Då får elbilstillverkare börja betala tillbaka till leasingföretagen.



*I kö hos Hertz – men inte längre för en Tesla.
Nu går hyrbilsbranschen till attack mot elbilstillverkarna efter sjunkande priser.*

Pris och värde på begagnade elbilar har sjunkit.

En stark förändring inleddes när Teslas prissänkningar slog igenom i hela elbilsbranschen.

Nu når svallvågorna av den krisen leasingmarknaden, en mångmiljardmarknad när det gäller elbilar.

Leasingföretag kräver pengar tillbaka från elbilstillverkare när värdet sjunker på de bilar de köpt för leasingändamål.

Kräver kompensation från elbilstillverkare

Ayvens, det största leasingföretaget, har redan fått påstötningar om att kompensera för sjunkande priser, säger vd **Tim Albertsen** till [Autonews](#).

Nu kräver leasingföretag ersättning från elbilstillverkarna.

Priserna för begagnade elbilar som rasade när Tesla sänkte priserna, ger nu ett eko hos leasingföretagen.

”Vi behöver något slags skydd från tillverkarna när det gäller deras framtida prissättning”, sade Tim Albertsen tidigare denna månad.

Förlorar på lägre värde

Grundproblemet är, naturligtvis, att leasingavtal baserar sig på det uppskattade värdet när avtalet löper ut och betalningsnivåer anpassade till det.

Om värdet sjunker mer än beräknat, som det nu gjort, förlorar leasingbolagen stora pengar på mellanskillnaden.

Det handlar om stora belopp om man som Ayvens har över en halv miljon elbilar i sin leasingflotta.

Nu förhandlar man med biltillverkare för att minska riskerna. Det handlar exempelvis om att återleasa välskötta bilar en andra eller tredje gång.

Klarar inte målet

I det större perspektivet anses EU:s mål att fasa ut nya bensin- och dieselbilar från 2035 svårt att uppnå utan en stabil prissättning för begagnade elbilar.

“Det kommer inte att bli en elbilsövergång utan strukturerade och likvida marknader där elbilar håller sina andra- och tredjehandsvärden”, säger Jefferies analytiker **Philippe Houchois**.

Nu drar sig stora företagskunder tillbaka från elbilskategorin.

SAP sade tidigare i februari att man inte längre kommer att erbjuda Tesla till sina anställda på grund av de fluktuerande priserna.

Trycket ökar

När Hertz i januari fimpade 20 000 elbilar ur sin hyrbilsflotta ökade trycket.

Dessutom har Sixt, Europas största hyrbilsföretag, förklarat att de slutar med Tesla-fordon.

I Sverige ökade de laddbara bilarna med 29 procent under 2023, skriver [Trafikanalys](#) när man redovisar ny statistik.

Vid utgången av 2023 fanns 564 020 laddbara personbilar i trafik i Sverige.

Ökar i Sverige

“Under 2023 har andelen laddbara bilar varit mer än hälften av de nyregistrerade (58 procent). Andelen laddbara bilar i trafik är nu 11 procent”, påpekar Trafikanalys statistiker

Anette Myhr.

För andra året i rad minskar samtidigt det totala antalet bilar i trafik, om än marginellt – 3 380 färre bilar 2023, 6 207 i minskning 2022.

“Senast antalet personbilar i trafik minskade var 1992 och 1993 under finanskrisen och innan dess 1977–1979 mellan oljekriserna”, konstaterar Trafikanalys.

Privatleasing sjönk kraftigt

Trenden med privatleasing verkar avta. 2023 minskade antalet privatleasade personbilar med 13 600 bilar, motsvarande sju procent.

Antalet nyregistrerade personbilar som privatleasades sjönk med hela 36 procent, en minskning med drygt 25 000 bilar.

Kraschen: Därför tvärbromsar elbilarna

Priskriget biter Musk i baken – storbolag hoppar av

Elbilsfloppen: Hertz säljer tusentals bilar från Tesla och Polestar



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.

10. Polestar upprepar: Vi går med vinst nästa år

Publicerad 2024-02-22 kl 14:37 (uppdaterad 2024-02-22 kl 14:49) Text Erik Söderholm

Polestars chef Thomas Ingenlath är optimistisk och hoppas nå nollresultat redan 2025. Trots prissänkningen av Polestar 2 vill han inte haka på Teslas priskrig.



Polestar har haft en tuff start på året. Förutom att försäljningen gick **sämlre än väntat** har märket **varslat anställda om uppsägning**, och Volvo Cars ska **inte skjuta till mer pengar**.

Vid sidan av det har den viktiga lanseringen av Polestar 3 tidigare **skjutits upp** på grund av mjukvaruproblem och företaget har **beskrivits som värdelöst** av SEB.

Men Polestarchefen Thomas Ingenlath är optimistisk. I en intervju med **Frankfurter Allgemeine Zeitung** upprepar han att målet är att gå "break even", alltså uppnå nollresultat, redan nästa år.

– Vi vill uppnå det målet med en total försäljning på 150 000–160 000 bilar. Vi har justerat försäljningssiffrorna som vi vill nå målet med. Det handlar om realistiska siffror kombinerat med de höga vinstmarginalerna för ett exklusivt premiummärke och framtida modellanseringar, säger han.

Vissa versioner av Polestar 2 har fått ett nytt, lägre pris. Men trots det säger företagets vd Thomas Ingenlath att han inte vill haka på Teslas priskrig.

Polestar försöker nu fokusera mer på vinstmarginal än antalet sålda bilar, uppger Thomas Ingenlath. Några extrema prissänkningar som hos Tesla blir det heller inte, även om vissa versioner av **Polestar 2 nyligen prissänkts**.

– Även om våra konkurrenter sänker priserna utan hänsyn till värdet för de begagnade bilarna har vi inte ändrat vår position. Vi förblir på premiummarknaden för elbilar och är glada att fylla utrymmet som lämnas av andra.

Trots att det kommer kosta enorma belopp att fortsätta utveckla nya modeller står planerna fast: Polestar 3 och 4 står närmast på tur, därefter följer sedanmodellen Polestar 5 och cabrioletmodellen Polestar 6.



Erik Söderholm



Fortsatt tufft för Polestar – varslar 450 personer



Trots löftet – nu sänker Polestar priserna



Bleka siffror för Polestar – försäljningen rasar



Bankens besked: Polestar är värdelöst

Teknikens Värld

11. Missade service med sex mil – fick 20 000 kronor i "böter"

Publicerad 25 feb 2024 kl 04:40

Leasingbilen hann gå sex mil för långt eftersom det var svårt att få tid på bilverkstaden. Nu straffas kunden med 20 000 kronor i "böter" av leasingbolaget.



Det gäller att hålla koll på sin bils serviceintervall, annars kan det stå dig dyrt.

När leasingtagaren i Stockholm lämnade tillbaka sin privatleasade **Kia Ceed SW** efter tre år fick han en rejäl kalldusch. Bilen var fin och skadefri och hade till och med gått 750 mindre än vad som leasingavtalet tillät. Normalt sett skulle han bara lämna tillbaka bilen, utan några vidare krav från leasingbolaget. Men i stället fick leasingkunden en räkning på 20 000 kronor.

Orsaken var att tredje servicen inte hade gjorts i tid, utan sex mil för sent jämfört med fabrikenes rekommendationer. Därför hade bilen tappat fabriksgarantin, vilket leder till ett sämre andrahandsvärde.

Man kan förstå att leasingkunden blev upprörd.

– Anledningen till den sex mil sena servicen var månaders väntetid hos Kia-verkstäderna och det var ingenting jag visste skulle påverka nybilsgarantin. Hade jag känt till konsekvenserna hade jag ansträngt mig mer för att göra servicen i tid, säger Kia-föraren (som inte vill ha sitt namn publicerat) till oss.

Om det är så tuffa följdverkningar så borde det ställas höga krav på att man som kund blir tydligt informerad, menar kunden.



*Långa väntetider på Kia-verkstäderna ledde till försenad service med sex mil.
Det blev en kostsam försening för privatleasingtagaren.*

– Leasingbolaget hänvisar till att det är leasingtagarens ansvar att veta när service ska göras och exakt vad som gäller med garantier enligt avtalet. Men ingen verkar ha ansvar att informera om vad som gäller i verkligheten, att det är noll tolerans om bilen har gått några mil för långt inom serviceintervallet, säger leasingkunden.

Nu vill han varna andra som privatleasar en bil.

– Jag känner till flera som har råkat ut för samma sak som jag. Återförsäljaren berättade att två kunder veckan innan mig också hade missat ett serviceintervall med några mil och blivit debiterade 20 000 kronor. Detta måste lyftas fram så inte fler blir drabbade av otydliga avtal och alldeles för hårda krav på serviceintervaller som inte fungerar i verkligheten. Många gånger är det 1-2 månaders väntetid hos verkstäderna. Är man bortrest eller bli sjuk är det stor risk att missa att serva inom serviceintervallet, säger Kia-föraren.

Själv har leasingtagaren valt att ta strid mot finansbolaget och gjort en anmälan till Allmänna reklamationsnämnden (ARN). Oavsett hur det går i ärendet kan vi slå fast en sak. Det är mycket viktigt att vara uppmärksam vilka skyldigheter du har som leasingtagare – och beställa service i mycket god tid. Annars kan leasingbilen bli en dyr affär.



Mikael Stjerna



Fast på verkstad – Kina-elbil väntar på delar



12. Europas ultimata Saab är ett Turbo X-kraftpaket på 375 hk

Av Konstantin JokićInga

14 Februari 2024

Kraft och prestige. Saab 9-3 Turbo X med 375 hk dominerar på den europeiska marknaden för begagnade bilar



En legendarisk utmanare har dykt upp som inte bara fångar andan i fordonsinnovation utan också har en nivå av kraft som skiljer den från resten. Det här är inget vanligt fordon; Det är en **Saab 9-3 Turbo X (2,8 T V6 Aero XWD)**, minutiöst uppgraderad för att uppnå imponerande **375 hästkrafter**.

Med sin blandning av råstyrka, sofistikerad ingenjörskonst och en **rejäl prislapp på 41 500 euro** – öppen för förhandling – representerar denna Saab toppen av prestanda. Det är en sällsynthet i bilvärlden och lovar både exklusivitet och en spännande körupplevelse.

Innehållsförteckning

- **1 Ett återuppfunnet arv**
- **2 Förfiningens väsen**
- **3 En försäljning med betydelse**
- **4 Konsten att ställa in prestanda**
- **5 Mer än sällsynthet**



En elegant svart Saab 9-3 Turbo X kombi, identifierad av sitt exklusiva Turbo X-emblem, står som den mest kraftfulla i sitt slag som för närvarande annonseras i Europa, vilket visar upp sin sportiga design och prestandaorienterade hållning.

Ett återuppfunnet arv

Saab 9-3 Turbo X är inte bara en bil; Det är ett mobilt arv. Den här modellen kom ut på vägarna för första gången 2008 och har stått emot tidens tand och mognat till en 15 år gammal ikon för hållbarhet och prestanda. Den importerades till Nederländerna i mars 2019 och dess hjärta bultar med en potent bensinmotor på 280 hästkrafter, **förstärkt till imponerande 375 hk genom exakt inställning och modifieringar.**

Detta tekniska underverk uppnår en topphastighet på 245 km/h och har en genomsnittlig bränsleförbrukning på 11,7 l/100 km. När den nu närmar sig nästa periodiska inspektion är den ett bevis på Saabs engagemang för lång livslängd och tillförlitlighet.

Essensen av förfining

Förvandlingen av denna Turbo X 2021 till ett kraftpaket är en berättelse om engagemang och teknisk skicklighet. Fordonet genomgick en fullständig översyn med förstärkta komponenter som förstärkta vevstakar och lager, en kraftig kamkedja och ett specialbyggt 3-tums avgassystem i rostfritt stål.

En större laddluftkylare installerades för att förbättra prestandan, medan bilens mjukvara skraddarsyddes av Dion, en vördad figur i Saabs trimkretsar. Denna noggranna uppgraderingsprocess har inte bara ökat bilens effektpotential utan har också gett den en unik karaktär, kompletterad med en lyxig Hirsch-designad interiör.

En försäljning med betydelse

Beslutet att sälja denna extraordinära Saab 9-3 Turbo X drivs av den nuvarande ägarens hälsoproblem, vilket gör detta till en möjlighet av både känslomässigt och samlarvärde. Det är en chans att äga ett stycke bilhistoria som har vårdats passionerat och förbättrats avsevärt. Detta fordon är inte bara en transaktion; det är ett arv från en entusiast till en annan, som utlovar spänningen med hög prestanda insvept i elegansen i Saabs design.



Högpresterande trimkomponenter för en Saab 2.8-motoruppgradering, inklusive vevaxel, Hastings-kolvringar, ARP-smörjmedel för fästelement, vevstakar och kolvar, redo för montering för att öka motoreffekten och effektiviteten.

Konsten att ställa in prestanda

Den omfattande trimningen av denna Saab var en strävan av både vetenskap och konst. Varje modifiering valdes strategiskt för att tänja på fordonets gränser samtidigt som dess tillförlitlighet och körbarhet förblev intakt.

Tillägget av en större intercooler och ett skräddarsytt avgassystem ökade inte bara effekten utan lade också till en klangfull avgaston som tillkännager sin närvaro med auktoritet. Denna Saabs förvandling till en 375 hk stor koloss är en hyllning till det noggranna hantverket och [engagemanget hos trimexperterna](#).

Bortom sällsynthet

Just den här Saab 9-3 Turbo X är mer sällsynt än det vanliga. Det är ett unikt mästerverk på den europeiska marknaden, som förkroppsligar Saabs innovativa anda med en modern twist av oöverträffad prestanda. Försäljningen av denna bil är inte bara en transaktion; Det är en inbjudan att bevara och delta i arvet från ett av bilvärldens mest omhuldade varumärken. För dem som söker mer än bara en bil erbjuder denna **Turbo X** en uppslukande resa in i Saabs essens, där prestanda och historia möts.

Sammanfattningsvis markerar försäljningen av **denna Saab 9-3 Turbo X med 375 hk i Nederländerna** ett viktigt ögonblick för både bilentusiaster och samlare. Kombinationen av kraft, historia och hantverk gör den till ett måste för alla som vill uppleva toppen av Saabs tekniska excellens. När denna sällsynta pärla väntar på sin nästa förvaltare står den redo att fortsätta sin resa och lovar oöverträffad prestanda och ett bestående arv.

Feber

13. Volvos tegelstenar är populära i Japan

Av Bobby Green

2024-02-23 kl 20:00

Häng med ett gäng som diggar 200-serien.

FILM: <https://youtu.be/rPmYQ9Z1G8o>

Bilkulturen i Japan är väldigt spännande och även ganska spretig. Men att det finns ett helt gäng som rådiggar Volvos gamla 200-serie var väl kanske inte helt väntat. Och det handlar inte om sänkta och sönderhoppade epa-traktorer direkt, utan cleana exemplar som till och med får bilarna att se lite snygga ut. Kul att se!



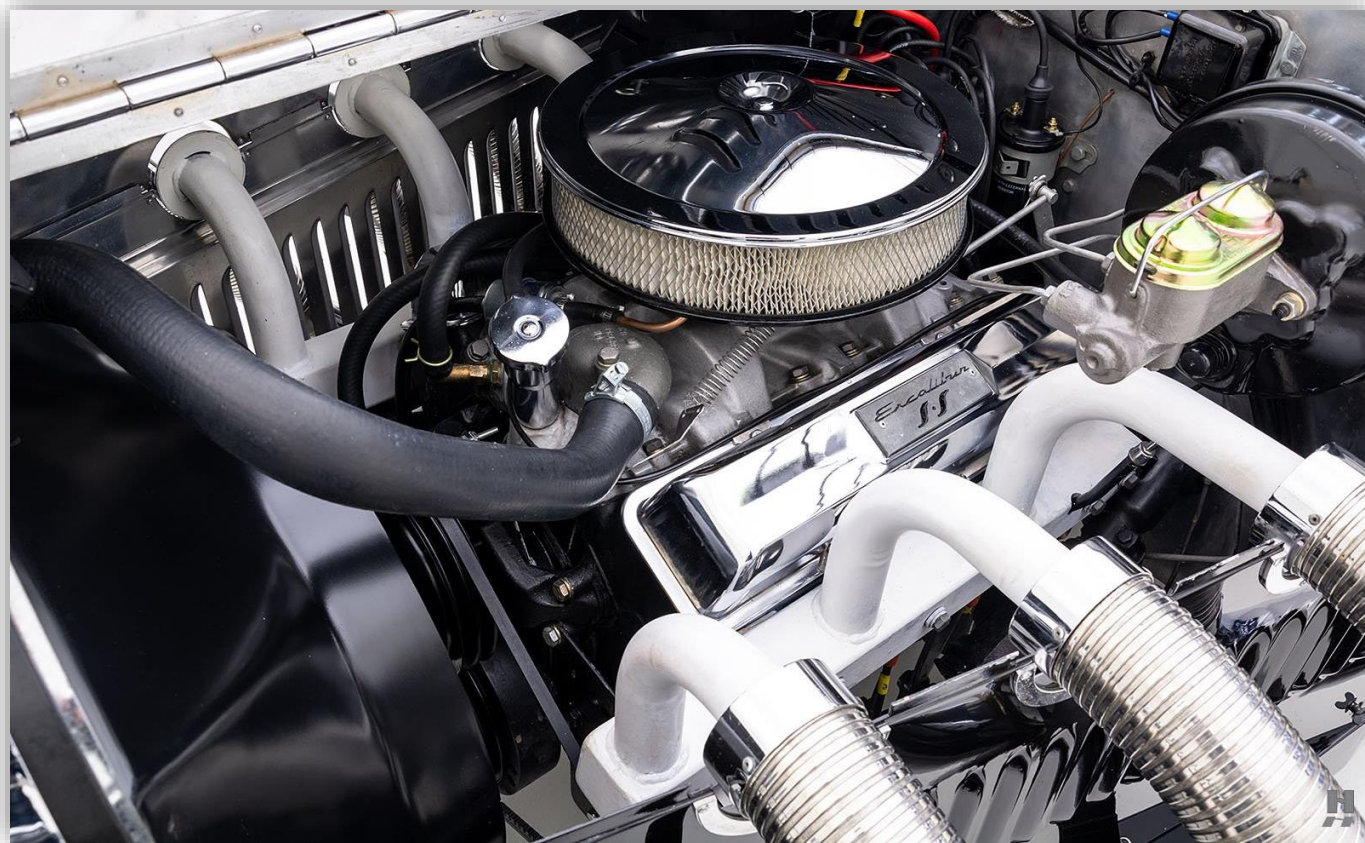
Bobby Green

14. Excalibur SS 1967



Innan Excalibur byggde extravaganta, ofta grälla, neoklassiker som lockade kändisar som Liberace, Dean Martin, Tony Curtis och Sonny och Cher, producerade de den sportiga och målmedvetna Series I Excalibur SS. Inspirerad av den legendariska sportbilen Mercedes-Benz SSK och stylad av den framstående industridesignern och samlaren Brook Stevens, såg den mer aggressiv ut än den Mercedes den efterliknade och var snabbare än den tyngre Corvette som donerade det kraftfulla lilla blocket.





Excalibur J var Brooks Stevens första satsning på bilbygge. Den använde modifierade Henry J-underredan med en elegant, sportig roadsterkaross, och de tre exemplaren som tillverkades hade respektabla racingkarriärer i början av 60-talet. Excalibur SS-konceptet uppstod när Stevens och Studebakers ordförande Sherwood Egbert diskuterade en "Mercebaker" som kombinerade Studebaker-underlag med en retro Mercedes-Benz SSK-inspirerad kaross som ett sätt att locka besökare till Studebaker-montern och marknadsföra det amerikanska företagets distributionspartnerskap med Mercedes. Trots ekonomiska svårigheter försåg Studebaker Stevens med ett chassi och en kompressormatad R2 289-motor. Brooks söner David och Steve hjälpte till med konstruktionen av prototypen. Bilen färdigställdes på bara sex veckor, men Studebaker hade inga ekonomiska förutsättningar att ta sig an ett nytt projekt och avböjde att visa bilen i sista minuten.

Stevens hade aldrig haft för avsikt att ge sig in i bilbranschen, men det var mycket surr efter att den enda prototypen visades i New York (efter en del desperat käbbel för att få in bilen på mässan) att hans söner David och Steve snart fann sig själva bygga denna mycket tilltalande och mycket grundläggande sportbil för kunderna. Pappa gav viktig hjälp genom sina omfattande kontakter inom bilindustrin, men hans två söner gjorde de tunga lyften. Bilen uppmärksammades av flera branschaktörer, bland annat Briggs Cunningham och Hubert Brundage (känd från Brumos Porsche).

Mellan 1964 och 1969 byggde familjen Stevens och deras besättning 359 exemplar av Series I SS. För produktionsbilar monterades en 350 hk, 327cid Chevrolet small block-motor långt bak i ett Studebaker Hawk-chassi – hela 29 tum längre än standard. Med sin snåla glasfibrkropp var Excalibur otroligt snabb och nådde 60 mph på 5,4 sekunder. Med den typen av prestanda skulle den kunna visa en E-Type, Sunbeam Tiger och till och med en Shelby Cobra 289 en ren uppsättning klackar, åtminstone i en rak linje. En artikel i *Automobile Quarterly*, volym 38, nummer 3, fångade SS:s essens i de sex orden i titeln: "Excalibur: Subtil som ett brett svärd."



Denna Excalibur SS från 1967 är ett enastående exemplar som tidigare var en omhuldad originalbil med låg körsträcka innan den togs ner till ett naket chassi och omsorgsfullt restaurerades under tidigare ägande. Det är verkligen ett av de finaste exemplaren i sitt slag, restaurerat till en standard som sällan ses på tidiga Excaliburs. Den är färdig i slående och vackert utförd svart färg över röd klädsel och är klädd med gnistrande kromtrådshjul, sidorör, bagagehylla och en mjuk topp i canvas. Denna bil drivs av en potent, datumkodad 327-cid L-79 Corvette-motor kopplad till en tidsenlig korrekt Muncie fyrväxlad manuell växellåda, som tros vara original. Det är en av endast 38 enheter som tillverkades 1967 och är utan tvekan en av de allra bästa bevarade.

Restaureringen av muttrar och bultar inkluderade en fullständig omlackering av chassit och fjädringskomponenterna från Studebaker i blanksvart, medan fjädringen byggdes om för att inkludera nya stötdämpare och specialtillverkade röda fjäderdamasker. Bromsarna byggdes också om och försågs med nya belägg och backar. Dessutom monterades ett nytt tändsystem, bränslesystemet förnyades och den ursprungliga kylaren fylldes på och försågs med helt nya ledningar. Motorn är väldetaljerad och toppad med en uppsättning autentiska Excalibur SS ventilkåpor.

Excalibur målades om i glänsande, olycksbådande svart och monterades försiktigt ihop igen och en fräsch röd läderinredning och en svart Stayfast-topp installerades. Lackkvaliteten är utmärkt med högkvalitativa detaljer, passform och finish. Cockpiten har en motorsvarvad instrumentpanel i legering som rymmer en rad tidsenliga mätare, omkopplare och en original Motorola-radio som du kanske eller kanske inte har en chans att höra när 350-hk 327 är igång. Pricken över i:et är en uppsättning kromade Dayton-trådshjul skodda med BF Goodrich Silvertown red line radialdäck.

Excalibur SS roadsters är utan tvekan sällsynta, och de som behandlas med denna nivå av omsorg och uppmärksamhet på detaljer är praktiskt taget okända. Sedan restaureringen har denna tidiga Excalibur SS utan dörr förvarats i ett klimatkontrollerat garage i Texas och ibland ställts ut. När du väl har sett och kört denna spännande SS Series 1 kommer du att upptäcka att den har mycket mer gemensamt med luftiga elementära sportbilar som en Allard J2 eller Kurtis 500S än med sina senare - och mer påkostade - Excalibur-syskon.



15. Alvis Speed 25 1937 med Offord "hidden top" roadster-kaross

Publicerad 15 02 2024 Text Nigel Boothman

Är detta unikt Alvis Speed 25 den snyggaste brittiska bilen från trettioalet? Den har ett starkt anspråk på den titeln, och efter år av noggrann förfining är den också en av de bästa att köra



Du kan se att den här bilen är något speciellt med en blick, och ju mer du lär dig om den, desto mer visar sig ditt första intryck stämma.

Det är den enda Alvis Speed 25 med denna glamorösa Offord "hidden top" roadster-kaross. Det är också den enda Speed 25 som byggdes som tvåsitsig, om man inte räknar med de olika specialare som skapades under senare decennier. När det kommer till det är det inte alls en ren Speed 25, eftersom den inte längre kör en Speed 25-motor. Den ursprungliga 3,5-litersmotorn försvann, möjligen på ockuperad mark under kriget, och efter freden utrustades den med en ny 4,3-litersenhet som köptes direkt från Alvis. Sedan dess har den varit med om olika äventyr på båda sidor av Atlanten, så den har haft något av ett förflutet.

Tillbaka i nuet har vi den här underbara möjligheten att köra den. Bilen sköts av Fisher Restoration, som har en verkstad här på godset Chateau Impney nära Droitwich Spa, Worcestershire. Bilen har varit upptagen den senaste tiden, korsat Europa för att delta i concours-evenemang och lagt till den imponerande körsträcka som täcks av dess nuvarande långsiktiga ägande. Tillbaka i Storbritannien har det också varit upp till Skottland för Alvis Owner Clubs internationella Alvis-dag på Crieff Hydro. Det borde vara passande alltså.



Fördröj tändningen med vänster reglage på rattbussningen, vrid på tändningsnyckeln, tryck på startmotorn. Den fångar omedelbart och lägger sig till en muskulös, basrik tomgång, så att vi kan flytta fram tändningen och lämna den där. Det finns två andra kvadrantreglage på ratten, en för lamporna och den andra är en handgas, vackert inställd för att hålla den stora överliggande ventilen rak sexa glad när den värms upp. Varje klick på spärrhaken gör en hörbar skillnad på motorvarvtalet.

In först. Kopplingen är skonsam och tar upp körningen smidigt utan behov av bensåkande vård, medan den berömda Alvis helsynkroniserade växellådan går hem genom andra, tredje och övre med sin vanliga tysta lätthet, i slutet av långa kast med spaken. Jag kör ut på Worcestershire A-roads och inom några hundra meter är det uppenbart vilket lyckat jobb som har gjorts med att sortera det här exemplet. Jag har kört sju eller åtta Alvis Speed 25- och 4,3-litersbilar, och de är alltid karismatiska och spännande men är svåra att få 100 % rätt. Justering av bromsar, fjädring, styrning och hur de kombineras med karosser på flexibla chassin kan exponeras på ett grymt sätt av brittiska vägytor. Så är det inte här.

Det känns samlat, välbalanserat och snabbt. Denna Alvis drar starkt från 25 mph på högsta växeln; Det är inte att vårda bort det utan att accelerera hårt. Även med en rekommenderad varvtalsgräns - en del motorarbete med rem och hängslen kommer att dyka upp så småningom - finns det mycket roligt att ha, eftersom 60 mph i toppen bara är 2500 rpm. Alvis ligger faktiskt på sin lyckliga plats mellan 45 och 65 mph i den enda växeln och rusar bort från trafiken när du lämnar en 40 mph-zon. Jag kommer snart på mig själv med att köra ut för att passera slöa skåpbilar utan att behöva byta ner, även om en nedgång till tredje ger ett spännande avgasmorrhande och ett vrål när de stora SU-förgasarna drar luft. Alla 4,3-liters Alvis med touringkaross räknades som en 100mph-bil när den var ny, och den känns helt rimlig. Ja, du skulle behöva en lång väg för att övervinna trettioalets aerodynamik, men du skulle bara vrida lite mer än 4000 rpm på tonen.



Roger Warolin