



Nissan GT-R Track Edition 2013

FILM: <https://youtu.be/lIPM0bYzeH4>

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 15 januari
måndag 13 januari

1. Su(v)ccé för Volvo – över 700 000 bilar sålda 2019
2. Miljözoner i Stockholm kan påverka klimatet negativt
3. Kollaps för elbilsförsäljningen i Norge
4. Teslas börsvärde nu högre än GM:s och Fords – tillsammans
5. Klart: Mercedes och Geely bygger Smart i Kina
6. Välbekant VW Golf – det är ett positivt betyg
7. Partikelfiltret fångar upp det farliga bromsdammet
8. Ladda mobilen trådlöst överallt i bilen
9. Nya uppfinningen: Ett osynligt solskydd i bilen
10. Så sålde bilarna i Sverige i fjol – alla 289 modellerna
11. 2020 är här och det är laddat för bilköparkskaos!
12. Norskt oljerekord i takt med nya investeringar
13. Volkswagen Golf fyller 45 år – succémodellen som räddade VW i sista stund
14. Triumphs okända X
15. Klassiskt bilmärke: Singer
16. Mustangparaden 1973



1. Su(v)ccé för Volvo – över 700 000 bilar sålda 2019

Publicerad 2020-01-07 14:57, uppdaterad 2020-01-08, 07:19

Volvo har gjort det igen. Försäljningsrekord för sjätte året i rad. Under 2019 passerade man också milstolpen 700.000 sålda bilar världen över. Räkneverket stannade till slut på 705.452 bilar, en ökning med 9,8 procent jämfört med 2018. Rekordet slogs tack vare en mycket stark slutforcering av Volvo. Under december 2019 sålde Volvo 74.329 bilar, 23,4 procent mer än december 2018.



Volvo XC60 var otroligt populär förra året. Över 200 000 bilar såldes världen över.

"Jag är nöjd över att kunna konstatera att vi för allra första gången sålt mer än 700.000 bilar, samtidigt som vi ökade vår marknadsandel på alla våra viktiga marknader. Nu ska vi bygga på den här positiva trenden även under 2020", säger Volvo Cars vd, Håkan Samuelsson.

Även om V60 och V90 är populära i Sverige lider resten av bilvärlden suv-feber, något som Volvo verkligen har kapitaliserat på. Volvos bäst säljande bil under 2019 blev XC60 följt av XC40 och XC90. Bara XC60 såldes i 204,965 exemplar. XC40 och XC90 såldes i 139.847, respektive 100.729 enheter.

Det skeppades iväg en hel del laddhybrider förra året – närmare bestämt 45,933 stycken. 22,9 procent fler än 2018.

[Volvo Cars sätter nytt försäljningsrekord – passerar milstolpen 600.000 sålda bilar under 2018](#)

[Volvo Cars sätter nya rekord 2017 – 571.000 sålda bilar och 14 miljarder i vinst](#)

Patrik Lundin

2. Miljözoner i Stockholm kan påverka klimatet negativt

Mattias Rabe 9 januari 2020

Den 15 januari införs miljözon klass 2 på Hornsgatan i centrala Stockholm. Det innebär att äldre bensin- och dieslbilar förbjuds för att luftkvaliteten ska förbättras, men nu visar det sig att resultatet kan bli det omvända.



I höstas [klubbade Stockholms kommunfullmäktige för att införa miljözon klass 2 på Hornsgatan den 15 januari 2020](#), det vill säga på onsdag nästa vecka. En som har gått i bräschen för miljözoner i landets huvudstad är Stockholms stads trafikborgarråd Daniel Helldén (MP). Han har länge lyft fram att ett förbud måste till för att förbättra luftkvaliteten i Stockholm, i detta fall på den hårt trafikerade Hornsgatan. Flera rapporter har dock visat att [luftkvaliteten är bättre än på länge](#) och [att den blir allt bättre](#) – utan miljözoner.

Det är nivåerna av kvävedioxid (NO₂) som man säger måste sänkas, men en ny preliminär sammanställning baserad på 2019 års mätningar från Stockholms stads miljöförvaltning, och som publiceras i en fullständig rapport under våren, visar att NO₂-nivåerna redan har sjunkit mycket snabbare och kraftigare än vad som tidigare förutspåtts av bland annat miljöförvaltningen och trafikkontoret.

Enligt Gunnar Söderholm, tidigare miljöchef i Stockholm, klaras de svenska miljökvalitetsnormerna för NO₂-halterna på Hornsgatan för första gången på många år. I fjol registrerades endast sju överskridanden, det kan jämföras med 156 år 2000. Det är en förbättring med drygt 95 procent.

Till [Sveriges Radio P4 Stockholm](#) säger Gunnar Söderholm att miljözoner kan innebära betydande risker. Effekten kan bli den motsatta om människor väljer bensinbilar i stället för dieslbilar. Söderholm menar att det skulle ge en negativ klimateffekt med en större klimatpåverkan.

Miljözon klass 2, som träder i kraft på Hornsgatan i nästa vecka, ställer krav på personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Både bensin- och dieseldrivna fordon av nämnda slag måste minst uppfylla kraven för utsläppsklass Euro 5 för att få färdas på Hornsgatan (dock går det bra att korsa gatan även om kraven inte uppfylls). Samma krav gäller även fordon som körs på etanol, biogas eller naturgas.

Den 1 juli 2022 förstärks miljözonskraven till att även förbjuda Euro 5-klassade dieselfordon. Då måste dieseldrivna personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar uppfylla utsläppskraven för klassen Euro 6. Det innebär, i praktiken, att dieselfordon av årsmodell tidigare än 2016 förbjuds att köra i en miljözon.



3. Kollaps för elbilsförsäljningen i Norge

Redaktören bytbil 2020-01-09

Rasat tre månader i rad: "Vi är besvikna, folk väljer diesel och bensin i stället"



Här är siffrorna som får biltillverkarna att darra. Norska elbilsförsäljningen kollapsar och rasade 33,5 procent i december. Det är tredje månaden i ras som försäljningen faller kraftigt.

Norge är världens elbilstätaste land och många biltillverkare ser landet som en föregångsmarknad de följer noga och som visar som ska hända med resten av världens övriga bilmärknader om några år.

Och för biltillverkare som just nu plöjer ner 100-tals miljarder i elbilsutveckling kommer det siffror som får bildirektörerna att darra. Tre månader i rad har den norska elbilsförsäljningen nu minskad kraftigt. I december kollapsade elbilsförsäljningen jämfört med samma månad förra året. Registreringen av nya elbilar minskade med 33,5 procent. Det såldes 3423 elbilar, 1723 färre än förra året. Elbilarnas andel av totalmarknaden gick ner till 30,4 procent, från 41,3 procent föregående år, enligt Opplysningsrådet för veitrafikken.

– Vi är besvikna, vår prognos är att nå 50 procent elbilsandel och det gör vi inte. Det är speciellt det senaste halvåret som trenden har varit fallande, säger Christina Bu, generalsekreterare i Norsk Elbilforening till Nettavisen.

Tidigare har det varit kö för att få köpa en ny elbil i Norge, men det är borta nu. Köparna har helt enkelt valt bort elbilar till förmån för diesel- och bensin. Och vissa köpare är rädda för att förmånerna som elbilsägare har ska försvinna.

– Vi kan hitta på många möjliga ursäkter, som att folk väntar på nya modeller, men det blir helt fel. Faktum är att folk köper bensin och dieselbilar i stället för elbilar, säger Christina Bu.

Världens biltillverkare satsar 100-tals miljarder på att utveckla och tillverka elbilar. Volkswagen gick nyligen ut och berättade att de ökar takten och investerar 650 miljarder kronor på att utveckla och tillverka nya elbilsmodeller. För dem är de norska siffrorna dåliga nyheter och skapar osäkerhet om det finns köpare till alla kommande elbilar. En tröst är dock att en elbil blev den tredje mest sålda bilmodellen under ett år i norsk historia. Tesla sålde 15683 exemplar av Model 3 under året i Norge.

Relaterade artiklar



[Därför kollapsar elbilsförsäljningen i Norge](#)



["Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt"](#)



[Volvo-bossen: 50% elbilar redan 2025](#)



[Volkswagen tror på framtid för dieseln](#)

4. Teslas börsvärde nu högre än GM:s och Fords – tillsammans

9 januari 2020

Den som har köpt Tesla-aktier de senaste månaderna kan njuta. Företagets aktie har nämligen ökat och ökat. Nu är Teslas totala börsvärde uppe i siffror som överstiger det sammanlagda värdet för General Motors och Ford.



492 dollar och 14 cent. Det var Tesla-aktiens värde på Nasdaq-börsens stängning i går onsdag. När dagens börshandel inleddes ökade aktien till ännu högre nivåer. Tidigt i morse nåddes rekordhöga 497,55 dollar, därefter har den mattats av något och vänt nedåt och ligger i skrivande stund på 482,90 dollar. Det kan jämföras med 178,97 dollar den 3 juni i fjol och 354,83 dollar den 21 november, dagens innan pickupen [Tesla Cybertruck](#) presenterades. [Efter presentationen dök den direkt och låg som lägst på 328,92 dollar](#), men började återigen klättra uppåt vid inledningen av december månad.

Företaget Teslas börsvärde uppgår nu till hisnande 88 miljarder dollar vilket motsvarar knappt 832 miljarder kronor. Det kan jämföras med General Motors (GM) börsvärde som uppgår till 49 miljarder dollar (463 mdkr) och Fords som ligger på 37 miljarder dollar (350 mdkr). Tillsammans är de båda giganterna från Detroit alltså, sett till börsvärdet, mindre värda än Tesla. 813 miljarder kronor jämfört med 832 miljarder kronor.

Tesla, som är verksamma med mycket annat än enbart elbilar, har ett framgångsrikt år bakom sig efter att ha upplevt diverse strul under en längre tid. Produktionen har kommit igång på allvar (i fjol levererades 367 500 Tesla-bilar, betydligt fler än de 245 240 som levererades 2018), finanserna har börjat ordna upp sig, [nya fabriker](#) har kommit igång eller är under uppförande.

Än så länge rör inte Tesla på Volkswagen vars börsvärde är 90,2 miljarder dollar, motsvarande 853 miljarder kronor. Men fortsätter Tesla-aktien i samma stil som de senaste veckorna är Volkswagen sannolikt omsprungna, i alla fall på denna punkt.

Mattias Rabe

5. Klart: Mercedes och Geely bygger Smart i Kina

Jan-Erik Berggren 9 januari 2020

Nu är det godkänt och klart. Mercedes och Geely ska börja bygga eldrivna Smart-bilar i Kina. De två biljättarna bildar ett gemensamt bolag där den förre Lynk & Co-chefen Tong Xiangbei blir ansvarig och 2022 ska den nya Smart-bilen säljas över hela världen.



Planerna på ett gemensamt elbilsprojekt mellan Mercedes och Geely avslöjades redan förra året efter att Mercedes skrinlagt planerna på att lägga ner bilmärket och Geely investerat i Daimler. Nu har också den kinesiska regeringen gett tillstånd till en bilfabrik i Kina.

Eldrivna Smart ska byggas i Ningbo och totalt investeras cirka fyra miljarder kronor för att inleda tillverkningen. Bilen ska designas av Mercedes och vara klar för global försäljning om två år.

Mercedes presenterade Smart 1998 men bilmärket har trots flera olika satsningar gjort förlust varje år. Analysföretaget Evercore ISI uppskattar enligt branschtidningen Automotive News att Daimler förlorat så mycket som sju miljarder kronor årligen de senaste åren men nu hoppas Geely och Mercedes att unga bilköpare ska hitta bilmärket i det digra utbudet av elbilar.

Dagens generation Smart-bilar ska fortsätta att byggas av Mercedes i fabriker i Frankrike och Slovenien. I Slovenien delar Smart fabrik med Renault då modellerna ForTwo och ForFours också säljs som Renault Twingo. Från och med 2022 ska fabriken i Frankrike bygga den eldrivna versionen.

Geely får tillsätta vd-posten i det gemensamma nya företaget och har valt Lynk & Co:s Tong Xiangbei för uppdraget. Tong Xiangbei har tidigare arbetat 17 år på Ford och var sedan 2015 ansvarig för bygget av fabriker till Lynk & Co-bilarna.

[Redan 2018 investerade Geely i Daimler-aktier och tog snabbt kontroll över 9,7 procent av aktierna.](#) Geely har, förutom Smart, också startat en bildelningstjänst i Kina tillsammans med Mercedes.

Beskedet från Geely och Mercedes kommer bara några dagar efter det att BMW avslöjat att de tänker bygga eldrivna Mini-bilar tillsammans med kinesiska Great Wall.

Bilden ovan visar dagens generation Smart-elbil EQ fortwo.

SVENSKA DAGBLADET

6. Välbekant VW Golf – det är ett positivt betyg

Publicerad 2020-01-05

De nya eldrivna ID-modellerna riskerar att stjäla rampljuset i familjen Volkswagen. Men trotjänaren Golf i nytt utförande lär vara en grundbult i försäljningshallen även de kommande åren. En rakt igenom adekvat och rekorderlig produkt med minimal överraskningseffekt.



Nya Volkswagen Golf har inte en plåtbit gemensam med föregångaren, men under skalet är det samma bottenplatta, hjulupphängningar och så vidare.

En gång i tiden var Volkswagen Golf anpassad för att kunna köras med lovikkavantar. Knappar och reglage var utformade så att det krävdes minimal fingerfärdighet för att justera fläktens hastighet eller slå på dimljusen. Förlåtande funktion för fumliga.

Just när 2020-talet ska ta vid sitter jag i en ny Volkswagen Golf och fipplar på en liten digital klösbräda för att sänka radiovolymen. Ärligt talat kan jag tysta Robbie Williams med en smidig knapp på ratten, men för att aktivera stolsvärmen ska jag dutta med två fingrar på samma, smala pekplatta som även används för att reglera värmen i kupén.

Det där vänjer man sig nog vid. Eller också kommer man att sakna rekorderliga vred och knappar under hela samvaron med bilen – vare sig det är fem minuter eller fem år.

Även om mycket är sig väldigt likt i nya Volkswagen Golf innebär den ett stort kliv in i en digitaliserad verklighet. Den lilla listen som man ska "svajpa" på är bara en detalj – förarmiljön är i det närmaste tömd på traditionella knappar.

I förarens blickfång finns en 10,25 tum stor färgskärm som kan visa tydliga, analoga mätare, en stor kartbild eller någon annan vy som kan vara till hjälp vid den aktuella körningen. Många funktioner ska kunna manövreras med röstkommandon, men ännu så länge fungerar det bäst på engelska (eller tyska, förstås). "Hello Volkswagen, I'm freezing!" ska få fart på stolsvärmen och höja lufttemperaturen – till exempel.

Eric Lund

7. Partikelfiltret fångar upp det farliga bromsdamm

2019-04-29 08:47

John Edgren

10 000 ton bromsdamm släpps ut i Tyskland varje år. Nu testar Volkswagen ett filter som kan fånga upp de skadliga partiklarna.



Det pratas mycket om NOx-partiklar, men kväveoxider är inte de enda partiklarna som genereras av fordon. Även delar av däcken och vägbanan i sig finfördelas, och luftburna kan partiklarna skapa hälsoproblem. Till detta kommer bilarnas bromsar som bildar mängder av damm när delarna slipas ned. Och även om asbesten sedan länge är borta så utgör stoftet en hälsofara.

Nu har tyska Mann+Hummel lanserat en lösning på problemet, ett bromsdamm-partikelfilter som de har arbetat på sedan 2003. Det innehåller ett veckat nät av fibrer som tål extremt höga temperaturer – och inte korroderar. I dag klarar filtret av att fånga upp 80 procent av partiklarna, men tillverkaren tror att utvecklingen kommer höja den andelen inom kort. När systemet väl är färdigutvecklat ska det gå att eftermontera på äldre bilmodeller.

Läs mer: [Hornsgatan blir Stockholms första miljözon](#)



Volkswagen testar innovationen, och enligt [Autoevolution](#) kan den dyka upp på VW-modeller redan 2021. Med bromsarnas långa livslängd kan det hela framstå som ett litet problem, men enligt Mann+Hummel kan så mycket som 10 000 ton av partiklar från bromsdamm släppas ut i Tyskland varje år. Enligt tillverkaren skulle de partiklar som fångas in av filtret kunna tillgodose bilar och därmed göra det möjligt att uppgradera dem från Euro 5 till Euro 6.

Till skillnad från många andra problemområden är bromsdamm inte en hälsofara som kommer att avta i takt med tekniskiftet mot elbilar. Tunntunnel har setts som en utmärkt lösning för de emissionsfria fordonen. Men om allt fler av storstädernas vägar flyttar under mark så kan problemet med bromsdamm tillta. Det demonstreras inte minst av spårburen trafik som går under jord.

Mätningar gjorda i Londons tunnelbana visar att de resande utsattes för partikelmängder från 500 till 1 120 mikrogram per kubikmeter, vilket är tio gånger högre än det dagliga tröskelvärdet.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

[Fordon](#)

[Uppgradering ger Model S och X längre räckvidd](#)

[Fordon](#)

[Dubbdäck i Sverige kostar liv – även i Kongo](#)



8. Ladda mobilen trådlöst överallt i bilen

2020-01-09 KL 10:00

Ny teknik visas upp i Las Vegas



FILM: <https://youtu.be/BvVqM7CPYUk>

En del biltillverkare har börjat med laddzoner i sina bilar som gör att du kan lägga mobilen där och så laddas den trådlöst. Smidigt och bekvämt. Ett företag som heter Yank Technologies tar det hela ett steg till och låter dig ladda mobilen överallt i bilen. Det hela baseras på en tredimensionell antenn och avancerad förstärkarteknik som ser till att skicka ut laddningen i luften. Trådlös el alltså och du behöver inte lägga mobilen på någon yta. Det gör också att flera mobiler (om de har stöd för trådlös laddning) kan laddas samtidigt. Låter ju fantastiskt!

Enligt Yank så ska systemet bara skicka ut 0,06 watt per kilo radiovågsstrålning vilket är väldigt lite, en telefon placerad vid örat skickar ut mellan 1,1 och 1,5 watt.

"Dina telefoner har gigahertz-antennor, till exempel Wi-Fi. Vår teknik fungerar i de låga megahertz ISM [Frequency] banden. Ju högre frekvens, desto högre är dina elektriska fält nivåer vanligtvis, och i sin tur desto skadigare blir strålnings mönstret typiskt. Således, även om vi sänder mer strålning än en telefon, det är på en mycket längre våglängd så det är faktiskt en säkrare strålningsexponering. "

När tekniken kan hitta ut till bilar återstår att se.

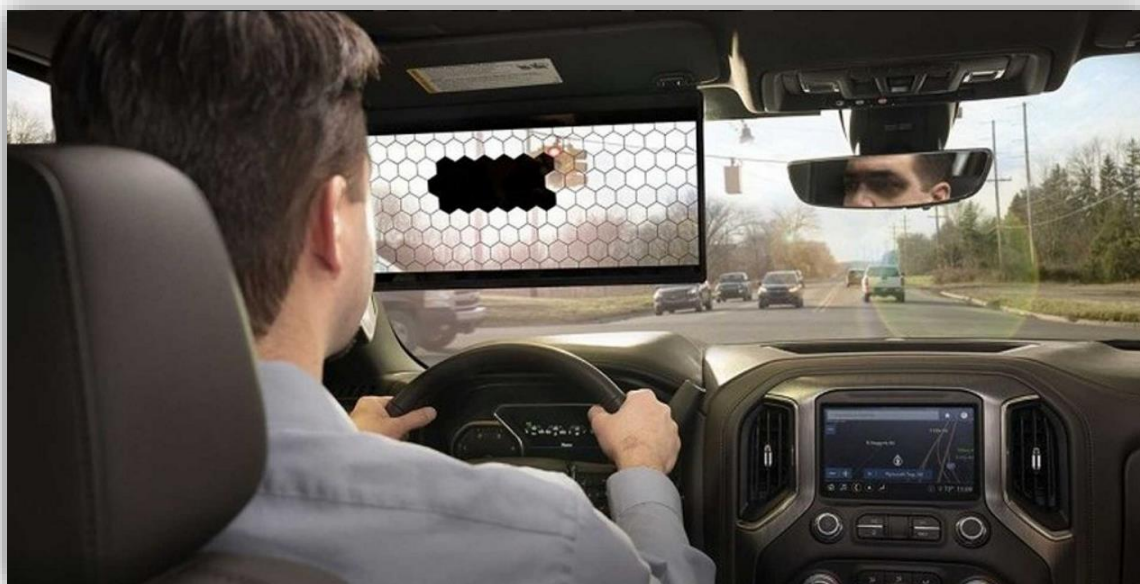
BOBBY GREEN



9. Nya uppfinningen: Ett osynligt solskydd i bilen

Redaktören bytbil 2020-01-09

Sett likadana ut i 100 år - nu blir de genomskinliga



FILM: <https://youtu.be/BJqwEt12mEU>

Solskydden i bilar har sett likadana ut 100 år. Men nu ska det bli ändring på det. Bosch har uppfunnit det genomskinliga och osynliga solskyddet som kommer att förändra din bil.

Tekniken fortsätter att förändra våra bilar i rask takt. De senaste åren har skärmar, kameror och delvis självkörande hjälpteknik gjort sina intåg i våra bilar. Och bilen är en av de produkter som utvecklas snabbast just nu. I dagarna pågår CES-mässan i Las Vegas där många nyheter för bilar visas upp.

En bildel som sett nästan likadan ut sedan Ford uppfann den för 100 år sedan är solskyddet. En ganska primitiv bildel som visserligen tar bort solljuset, men som också skymmer sikten på ett sätt som kan vara farligt. Nu kommer Bosch med en uppfinning som kan ändra på den saken.

Det tyska företaget visar upp ett helt nytt solskydd på CES. Det handlar om en transparent flytande kristallskärm som selektivt kan blockera ut solljuset och undvika bländning utan att ta bort sikten framåt. Bosch kallar det nya solskyddet för Virtual Visor.

Enligt trafiksäkerhetsmyndigheter är bländning en av de vanligaste olycksorsakerna och enligt Bosch orsaker bländning dubbelt så många bilolyckor varje år som dåligt väder.

Virtual Visor har fler finesser än bara LCD-skärmen. Den kan även kopplas till ett system som övervakar föraren och passageraren och sedan använder AI för att analysera förarens ansikte, identifiera skuggorna på den och se vilka delar som behöver bländas av för att föraren inte ska få solen i ögonen.

Det återuppfunna solskyddet har redan fått ett pris på CES i Las Vegas som en av årets bästa innovationer inom underhållning och säkerhet för fordon. Om några år kommer det sannolikt att sitta i din nya bil.

10. Så sålde bilarna i Sverige i fjol – alla 289 modellerna

Publicerad 8 jan 2020 09:22

2019 var ett riktigt bra bilår i Sverige och prognosen för nybilsförsäljningar överträffades rejält. Mycket tack vare höga siffror i december. Men vilka modeller sålde bäst och sämst? Här är hela listan på 289 modeller!



Volvo V60 (och S60) stod för klart flest nybilsregistreringar i Sverige förra året – 23 179.



Tesla Model 3 var den populäraste elbilen i Sverige under 2019 med totalt 4 216 nyregistreringar.



*Opel Astra valdes till Årets bil i Europa 2016 men under 2019 gick försäljningen inte bra.
(På bilden Astra årsmodell 2020.)*

Inte helt oväntat är det Volvo i topp. Nya S60 och V60 har blivit svenskarnas nya gunstlingar med drygt 23 000 registrerade exemplar under 2019. De båda mellanklassmodellerna från Volvo har med råge passerat svenskarnas tidigare favoriter – S90 och V90.

Men det är inte toppen av listan som är spännande. Det är när man börjar syna enskilda placeringar som det blir roligt och intressant. Det första exemplet är kanske nya Toyota Corolla som med ett par månader kortare tid på marknaden, än de flesta andra bilmodellerna i listan, nästan tog sig in bland topp tio.

Opel ingen svenskfavorit under 2019

Nästa intressanta iakttagelse får väl Tesla Model 3 anses vara. Den tog sig upp till plats 22 och är därmed den elbil som var populärast i Sverige under 2019.

En smått skrämmande observation är Opel. Först på plats 106 hittar vi märkets bäst säljande modell i Sverige – Corsa. Endast 724 exemplar av modellen registrerades i vårt avlånga land under fjolåret.

Och Opel Astra, en bra bil i golfklassen, klarade sig under 2019 ännu sämre. Med placering 117 överträffades Astra av dyra bilar som exempelvis Audi e-tron, Tesla Model X och Porsche Cayenne.

Alfa Romeo och Jaguar dominerar varken vägarna eller listan, men i jämförelse med Citroëns "finmärke" DS är de båda giganter. Frågan är hur länge till DS saluförs i Sverige...

På vissa rader står ett bilmärke följt av formuleringen blandade modeller. Detta beror på att registreringarna från bilhandlarna inte har kunnat genomföras på ett korrekt sätt, det vill säga med modellens rätta modellnamn. Av den anledningen klumpas flera bilmodeller ihop till en, och listans nedre del är därmed inte fullt korrekt – men nästan.

SÅ SÅLDE BILMODELLERNA I SVERIGE 2019

Bilmodell Antal (st) Andel (%)

1 Volvo S60/V60 23 179 6,51

2 Volvo S90/V90 14 715 4,13

3 Volkswagen Golf 14 223 3,99

4 Volvo XC60 13 091 3,68

5 Volkswagen Tiguan 11 666 3,28

6 Volkswagen Passat 8 908 2,50

7 Kia Niro 7 887 2,22	54 Seat Arona 1 727 0,49
8 Volvo XC40 7 600 2,13	55 Kia Sportage 1 709 0,48
9 Nissan Qashqai 6 394 1,80	56 Mini Hatch 1 705 0,48
10 Kia Ceed 6 242 1,75	57 Hyundai Kona 1 665 0,47
11 Toyota Corolla 5 961 1,67	58 Mazda CX-5 1 665 0,47
12 Skoda Octavia 5 551 1,56	59 Peugeot 2008 1 654 0,46
13 Toyota Yaris 5 211 1,46	60 Kia Rio 1 605 0,45
14 Mitsubishi Outlander 5 161 1,45	61 Seat Ibiza 1 564 0,44
15 Mercedes E-klass 4 933 1,39	62 Peugeot 308 1 563 0,44
16 BMW 3-serie 4 811 1,35	63 Nissan Leaf 1 541 0,43
17 Toyota RAV4 4 766 1,34	64 Volkswagen Caddy 1 520 0,43
18 BMW 5-serie 4 688 1,32	65 Mazda CX-3 1 517 0,43
19 Toyota C-HR 4 487 1,26	66 Mini Countryman 1 436 0,40
20 Skoda Kodiaq 4 332 1,22	67 Fiat 500 1 426 0,40
21 Audi A6 4 225 1,19	68 Peugeot 208 1 418 0,40
22 Tesla Model 3 4 216 1,18	69 Seat Ateca 1 413 0,40
23 Volvo V40 3 844 1,08	70 Tesla Model S 1 355 0,38
24 Ford Focus 3 825 1,07	71 Audi Q2 1 326 0,37
25 Mercedes C-klass 3 807 1,07	72 Peugeot 5008 1 258 0,35
26 Renault Clio 3 737 1,05	73 Subaru Forester 1 250 0,35
27 Volkswagen T-Cross 3 726 1,05	74 Renault Megane 1 200 0,34
28 Kia Optima 3 330 0,94	75 BMW i3 1 174 0,33
29 Audi A4 3 218 0,90	76 Ford Fiesta 1 156 0,32
30 Mercedes A-klass 3 117 0,88	77 Mercedes B-klass 1 147 0,32
31 Dacia Duster 2 992 0,84	78 Audi A5 1 138 0,32
32 Audi A3 2 990 0,84	79 Audi A1 1 133 0,32
33 Volkswagen Polo 2 981 0,84	80 Hyundai ioniq 1 130 0,32
34 Skoda Fabia 2 918 0,82	81 Seat Tarraco 1 123 0,32
35 Seat Leon 2 884 0,81	82 BMW 2-serie 1 111 0,31
36 Volvo XC90 2 853 0,80	83 Suzuki Vitara 1 099 0,31
37 Renault Captur 2 792 0,78	84 Citroën C4 Cactus 1 068 0,30
38 BMW 1-serie 2 712 0,76	85 Hyundai i30 1 045 0,29
39 Peugeot 3008 2 618 0,74	86 Lexus (blandade modeller) 1 030 0,29
40 Volkswagen T-Roc 2 347 0,66	87 Honda Civic 997 0,28
41 Subaru Outback 2 326 0,65	88 Honda CR-V 991 0,28
42 Skoda Karoq 2 313 0,65	89 Hyundai Tucson 988 0,28
43 Mercedes GLC 2 301 0,65	90 Subaru XV 970 0,27
44 Skoda Superb 2 207 0,62	91 Dacia Sandero 952 0,27
45 Audi Q3 2 147 0,60	92 BMW X5 932 0,26
46 Mercedes CLA 2 066 0,58	93 Lexus NX 931 0,26
47 BMW X3 2 062 0,58	94 Mazda 3 923 0,26
48 Renault Zoe 2 036 0,57	95 Renault Kadjar 904 0,25
49 Audi Q5 1 947 0,55	96 Hyundai i20 892 0,25
50 Kia Stonic 1 795 0,50	97 Toyota Aygo 882 0,25
51 BMW X1 1 786 0,50	98 Mazda CX-30 866 0,24
52 Kia Picanto 1 761 0,49	99 Volkswagen Touareg 856 0,24
53 Ford Kuga 1 739 0,49	100 Citroën C3 843 0,24

101 Nissan Juke 805 0,23	148 Nissan X-Trail 361 0,10
102 Suzuki Swift 783 0,22	149 Ford Ecosport 358 0,10
103 Peugeot 508 769 0,22	150 Volkswagen Caravelle 355 0,10
104 Fiat Tipo 744 0,21	151 Audi Q7 347 0,10
105 Subaru Impreza 731 0,21	152 Jaguar E-Pace 340 0,10
106 Opel Corsa 724 0,20	153 Jaguar F-Pace 319 0,09
107 Volkswagen Sharan 690 0,19	154 Volkswagen Multivan 315 0,09
108 Ford Mondeo 682 0,19	155 Alfa Romeo Giulia 314 0,09
109 Kia Sorento 658 0,18	156 Alfa Romeo Stelvio 308 0,09
110 Porsche Macan 657 0,18	157 Renault Trafic 287 0,08
111 Audi e-Tron 652 0,18	158 Toyota Proace Verso 276 0,08
112 Tesla Model X 628 0,18	159 BMW 4-serie 266 0,07
113 Mini Clubman 625 0,18	160 Renault Scenic 261 0,07
114 Opel Grandland X 625 0,18	161 Jeep Wrangler 260 0,07
115 Porsche Cayenne 622 0,17	162 Toyota Auris 257 0,07
116 Mercedes GLE 621 0,17	163 Honda Jazz 255 0,07
117 Opel Astra 596 0,17	164 BMW X2 234 0,07
118 Skoda Scala 587 0,16	165 Land Rover Discovery Sport 227 0,06
119 Honda HR-V 583 0,16	166 Jaguar I-Pace 215 0,06
120 Mitsubishi Eclipse 553 0,16	167 Range Rover 208 0,06
121 Toyota Prius 553 0,16	168 Peugeot Rifter 208 0,06
122 Volkswagen Touran 532 0,15	169 Citroën Berlingo 186 0,05
123 Citroën C5 Aircross 531 0,15	170 Ford S-Max 186 0,05
124 Hyundai i10 507 0,14	171 Volkswagen Up 183 0,05
125 Mercedes V-klass 483 0,14	172 Porsche 718 180 0,05
126 Seat Alhambra 483 0,14	173 Ford Mustang 178 0,05
127 Audi Q8 479 0,13	174 Peugeot 108 176 0,05
128 Dacia Logan 473 0,13	175 Jaguar XF 171 0,05
129 Jeep Compass 473 0,13	176 Chevrolet Camaro 167 0,05
130 Opel Crossland X 454 0,13	177 Lexus RX 166 0,05
131 Volkswagen Arteon 449 0,13	178 Ford Transit Custom 163 0,05
132 Fiat 500X 447 0,13	179 DS 7 156 0,04
133 Mazda 2 446 0,13	180 BMW X7 155 0,04
134 Mitsubishi ASX 445 0,12	181 Hyundai Santa Fe 152 0,04
135 Suzuki S-Cross 441 0,12	182 Citroën C3 Aircross 151 0,04
136 Opel Insignia 437 0,12	183 Renault Talisman 147 0,04
137 Mazda 6 426 0,12	184 Skoda Kamiq 147 0,04
138 Ford Transit 425 0,12	185 Audi A7 146 0,04
139 Porsche 911 422 0,12	186 BMW X6 144 0,04
140 Land Rover Evoque 415 0,12	187 Nissan Micra 144 0,04
141 Kia Soul 396 0,11	188 Mercedes Vito 143 0,04
142 Mercedes GLA 395 0,11	189 Renault Master 142 0,04
143 Porsche Panamera 394 0,11	190 Jeep Renegade 140 0,04
144 Mazda MX-5 389 0,11	191 BMW Z4 138 0,04
145 Renault Koleos 384 0,11	192 Citroën Jumper 138 0,04
146 Toyota Camry 375 0,11	193 BMW 8-serie 136 0,04
147 BMW X4 369 0,10	194 Jeep Grand Cherokee 136 0,04

195 Range Rover Velar 136 0,04	243 Chevrolet (blandade modeller) 15 <0,01
196 Citroën C4 Picasso 127 0,04	244 Abarth (blandade modeller) 15 <0,01
197 Ford Tourneo Custom 127 0,04	245 Subaru BRZ 14 <0,01
198 Suzuki Jimny 124 0,03	246 Smart (blandade modeller) 13 <0,01
199 Peugeot Expert 123 0,03	247 BMW i8 12 <0,01
200 Mercedes-AMG GT 122 0,03	248 Cadillac Ats 12 <0,01
201 Mercedes G-klass 119 0,03	250 Peugeot Partner 12 <0,01
202 Suzuki Ignis 119 0,03	251 DS 3 11 <0,01
203 Ford Edge 112 0,03	252 Mercedes SLK 11 <0,01
204 Nissan NV 109 0,03	253 Audi A8 10 <0,01
205 Opel Mokka 100 0,03	254 Cadillac CTS 10 <0,01
206 Mercedes CLS 99 0,03	255 Jaguar F-Type 9 <0,01
207 Jaguar XE 97 0,03	256 Jaguar XJ 9 <0,01
208 BMW 7-serie 89 0,02	257 Opel Zafira 9 <0,01
209 Ford Galaxy 89 0,02	258 Aston Martin (blandade modeller) 8 <0,01
210 Peugeot Boxer 87 0,02	259 Citroën C1 8 <0,01
211 Fiat Panda 84 0,02	260 Audi S3 7 <0,01
212 BMW 6-serie 82 0,02	261 Chevrolet Corvette 7 <0,01
213 Land Rover Discovery 81 0,02	262 Kia Venga 7 <0,01
214 Lexus CT 76 0,02	263 Skoda Rapid 7 <0,01
215 Ford Tourneo Connect 74 0,02	264 Nissan 370Z 6 <0,01
216 Audi TT 72 0,02	265 Opel Movano 6 <0,01
217 Mercedes Sprinter 70 0,02	266 Opel Vivaro 6 <0,01
218 Audi S6 69 0,02	267 Bentley Bentayga 5 <0,01
219 Citroën C4 Spacetourer 67 0,02	268 Kia Carens 5 <0,01
220 Ferrari (olika modeller) 67 0,02	269 Nissan GT-R 5 <0,01
221 Toyota Land Cruiser 67 0,02	270 Opel Combo 5 <0,01
222 Kia Stinger 58 0,02	271 Volkswagen Crafter 5 <0,01
223 Renault Espace 55 0,02	272 Cadillac Escalade 4 <0,01
224 Fiat 124 50 0,01	273 Volkswagen Beetle 4 <0,01
225 Toyota Supra 43 0,01	274 Lotus (blandade modeller) 3 <0,01
226 Iveco Daily 42 0,01	275 Mercedes Citan 3 <0,01
227 Jeep Cherokee 42 0,01	276 Opel Adam 3 <0,01
228 Ford C-Max 40 0,01	277 Cadillac CRX 2 <0,01
230 Lamborghini 39 0,01	278 Citroën C4 2 <0,01
231 Mercedes EQ 38 0,01	279 Citroën C5 2 <0,01
232 Subaru Levorg 36 0,01	280 Ford Tourneo Courier 2 <0,01
233 Dacia Lodgy 31 0,01	281 Hyundai Nexo 2 <0,01
234 Alfa Romeo Giulietta 26 0,01	282 Toyota GT 86 2 <0,01
235 Ford Grand C-Max 25 0,01	283 Bentley Mulsanne 1 <0,01
236 Bentley Continental 24 0,01	284 Dodge Challenger 1 <0,01
237 Hyundai ix20 23 0,01	285 Dodge Durango 1 <0,01
238 Morgan (blandade modeller) 21 0,01	286 Maserati (blandade modeller) 1 <0,01
239 Alpine A110 20 0,01	287 Rolls-Royce Cullinan 1 <0,01
240 Fiat Doblo 20 0,01	288 Rolls-Royce Ghost 1 <0,01
241 Fiat 500L 18 0,01	289 Rolls-Royce Phantom 1 <0,01
242 Audi R8 16 <0,01	

Källa: Bil Sweden



11. 2020 är här och det är laddat för bilköparkskaos!

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2020-01-09, 12:01

Bilåret 2020 kommer att bjuda på himmel och helvete för bilköpare, bilhandlare, bilföretag och tjänstebilsförare. Efterfrågan på laddbara bilar kommer att slå rekord även när det gäller väntetider. För dig som ska köpa bil kan det löna sig att vara iskall.



Ingenting kommer att vara som vanligt när det gäller bilförsäljningen i Sverige under 2020. Men det är varken den nya WLTP-beskattningen eller Gretaeffekten som bär huvudansvaret.

Landets tjänstebilister gör närmast ekonomisk harakiri om man inte väljer en laddbar bil. Skillnaden mellan laddbart och att "njuta livets sista dieselbil" handlar om runt 25 000–30 000 kronor direkt i plånboken, skattat och klart under ett år för en helt vanlig "Passatbilist".

"Den förhandlingen får ingen tjänstebilsförare igenom hemma vid köksbordet", säger Sveriges tjänstebilsorakel Ronny Svensson som räknat fram siffrorna. "Ska mamma eller pappa köra dieselbil eller ska det bli laddbart och ett rejält tillskott i semesterkassan?", fortsätter Ronny Svensson.

Cirka 65 procent av alla nya bilar brukar köpas av juridisk person, vilket betyder att förarna till 65 procent av årets nya bilar kommer att göra allt de kan för att arbetsgivaren ska beställa något elektriskt.

Så långt ser det bra ut för klimatet och bilhandlarna – som får sälja dyra bilar – men det stora problemet är att få bilmärken kan leverera lika många laddbara bilar som det efterfrågas. Många företag kommer att förlänga sina leasingavtal eller helt enkelt hyra bilar – till dess att de kan få leverans av en laddbar bil.

Landets hitintills ohotade nummer ett, Volvo, har haft väldigt långa leveranstider. Karin Wik, Media relations på Volvo, säger: "Vi kommer att tredubbla vår produktionskapacitet och har en mycket tydlig ambition att korta leveranstiderna för samtliga hybridmodeller ner mot tre månader successivt under året." Trots det uppger hon att andelen laddbart från Volvo (bara) kommer att hamna runt 20 procent, mot tio procent under 2019. Ställ detta mot Ronny Svenssons prognos att 50 procent av alla nybilar blir elektrifierade och vi ser ett gigantiskt tapp för Volvos försäljning.

SÅ MÅNGA ELEKTRIFIERADE BILAR KOMMER DET ATT SÄLJAS UNDER 2020

MÄRKE	LADD-BART %	ANTAL 2020	EL-BILAR %	ANTAL 2020	LADD-HYBRIDER %	ANTAL 2020
Audi	15 %	2 569	60 %	1 541	40 %	1 027
BMW	40 %	7 068	20 %	1 414	80 %	5 654
Citroën	15 %	436	30 %	131	70 %	305
DS	20 %	240	30 %	72	70 %	168
Fiat	20 %	480	20 %	96	80 %	384
Ford	20 %	1 524	20 %	304	80 %	1 219
Honda	15 %	2 490	100 %	2 490	-	0
Jaguar	20 %	180	100 %	180	-	0
Jeep	20 %	186	-	0	100 %	186
Kia	70 %	16 065	30 %	4 819	70 %	11 245
Land Rover	30 %	225	-	0	100 %	225
Lexus	5 %	90	100 %	90	-	0
Mazda	10 %	504	100 %	504	-	0
Mercedes	20 %	3 402	15 %	510	85 %	2 897
MG	100 %	300	100 %	300	-	0
Mini	50 %	1 680	25 %	420	75 %	1 260
Mitsubishi	75 %	4 050	-	0	100 %	4 050
Nissan	20 %	1 326	20 %	1 326	-	0
Opel	40 %	1 032	63 %	650	37 %	382
Peugeot	30 %	2 376	50 %	1 188	50 %	1 188
Polestar	100 %	1 000	99,9 %	990	0,10 %	10
Porsche	55 %	1 323	40 %	500	60 %	794
Renault	30 %	2 835	80 %	2 268	20 %	567
Seat	10 %	810	50 %	405	50 %	405
Skoda	15 %	2 344	19 %	445	81 %	1 899
Toyota	25 %	5 032	-	0	100 %	5 032
Tesla	100 %	6 375	100 %	6 375	-	0
VW	25 %	10 297	30 %	3 088	70 %	7 208
Volvo	20 %	10 716	10 %	1 071	90 %	9 644
Totalt	28,8 %	86 402	36 %	31 099	64 %	55 707
Prognos 2020 Bil Sweden	24 %	72 999	40 %	29 799	60 %	43 200
Faktiskt försäljning 2019	11,5 %	35 409	39 %	13 809	61 %	20 891

AUDI

Trots flera eldrivna modeller uppger Audi att andelen laddbart bara landar på 15 procent under 2020. Man ligger efter när det gäller laddhybrider.

BMW

Elbilsproduktionen BMW har tappat mark när det gäller rena elbilar men kommer starkt med sina laddhybrider, som i skrivande stund har korta väntetider.

KIA

Kia ser ut att bli Sveriges största leverantör av laddbara bilar under 2020! De uppger själva en andel laddbart på 50 procent, men vi tror att den landar på 70, delvis tack vare Ceed laddhybrid.

DUBBELT ANTAL LADDBARA

Trots en mindre marknad ser antalet laddbara bilar ut att minst fördubblas.

BIL SWEDEN

har lämnat en prognos för andel laddbart, men i skrivande stund inte för totalmarknaden. Vi har räknat ut antal bilar utifrån en totalmarknad på 300 000 bilar under 2020.

ROSA SIFFROR

markerar våra antaganden medan svarta siffror för procentandelar kommer från generalagenterna. Antal bilar är våra uträkningar utifrån procentandelar.

PORSCHE

Mer än varannan Porsche får sladd enligt dem själva! Taycan blir mest sålda modellen! Polestar vill inte uppge någon volym och våra siffror är gissningar. Hur många kan man leverera? Det kommer att bli kö!

VOLVO

Kommer Volvo att tappa marknadsandelar under 2020? Deras prognos säger endast 20 procent laddbart och väntetiderna lär bli långa.

AMS PROGNOS

Vi har optimistiskt antagit att försäljningen av nya bilar under 2020 landar på 300 000. Utifrån tillverkarnas uppgifter har vi sedan räknat ut antal bilar utifrån marknadsandel 2019.

2019

Siffrorna gäller januari-november. Notera att andelen elektrifierat var 11,5 procent, men att fördelningen mellan elbilar och laddhybrider låg på samma nivåer som prognoserna för 2020.

För att försöka förutspå hur stor elbilsandelen blir under året har vi frågat samtliga generalagenter om deras andel, och även frågat om uppdelningen mellan rena elbilar och laddhybrider. Utifrån det har vi räknat fram antal bilar – förutsatt att totalmarknaden hamnar på 300 000.

Våra unika siffror pekar på en marknadsandel runt 30 procent för laddbart och Volvos andel av totalen laddbart hamnar i så fall runt 12 procent. Det är inget annat än en katastrof för märket.

Landets största leverantör av laddbara bilar lär bli Kia och det med stor marginal. VW ligger därefter mycket bra till för andraplatsen, eftersom man kommit igång med leveranserna av Passat GTE och laddar hårt för nya ID.3.

Vi noterar också att sportbilstillverkaren Porsche verkligen rivstartar sin elbilsoffensiv, märkets mest sålda modell lär bli helektriska Taycan!

Siffrorna i tabellen utgår från att alla märken bibehåller sina marknadsandelar från 2019, men det lär bli stora rörelser med mycket att både vinna och förlora.

Slår Ronny Svenssons profetia in blir det närmast ett blodbad bland landets bilhandlare. I skrivande stund ligger Bil Swedens prognos för 2019 på 345 000 bilar, medan Ronny tror på en minskning med 20–25 procent på grund av bilbrist. Det betyder i så fall att det kommer att säljas runt 250 000 bilar, eller minus 100 000 sålda exemplar under 2020! Räknar vi lågt med ett snittpris för varje ny bil på 250 000 kronor betyder det 25 miljarder kronor i utebliven omsättning.

Men det är inte bara enskilda bilhandlare som kan få det riktigt tufft, det lär också bli kämpigt för en hel del generalagenter. Extra motigt kan det bli för Alfa Romeo, Dacia, Subaru och Suzuki som i skrivande stund inte ser ut att kunna leverera några sladdmatade bilar under året. Därtill får många fabrikat sina elektrifierade bilar sent 2020, och volymerna från fabrik lär inte räcka till för att mätta efterfrågan.

Bara det faktum att Tyskland har vaknat till när det gäller elbilar och kommer att svälja långt mycket större volymer än Norge betyder mycket. Frågan är om svenska generalagenter kan fortsätta att räkna med att vara en prioriterad marknad?

Sett ur bilhandlarperspektiv lär våren bli avvaktande när det gäller nyregistreringar eftersom det ställdes på väldigt mycket "bränsleslukande" bilar före nyår som delvis står kvar hos handlarna. Här finns det fortfarande prutmän för dig som ska köpa privat!

Vi kan också räkna med att Volvo och många andra kommer att locka med rejäla rabatter och generösa utrustningspaket för att hålla igång försäljningen av förbränningsmotorbilar.

Även privatleasingerbjudandena lär bli många och attraktiva och här kan man säkert göra bra klipp. Men kom ihåg att du betalar skatten själv, den läggs ovanpå leasingpriset.

Bästa bilköpartipset är att nogsamt räkna på den totala bilkostnaden under den tid du ska behålla bilen. Själva inköpspriset har aldrig varit så ointressant som det är nu eftersom de fyra största utgiftsposterna för ett bilinnehav påverkas väldigt mycket av bilens drivlina. En elbil är överlägsen rent ekonomiskt när det gäller skatt, bränsle, service och andrahandsvärde. Titta gärna i våra biltester, där vi räknar fram totalkostanden för fyra års innehav.

För bilköpare blir 2020 ett väntans år – eller kanske året då du gör ditt livs bästa klipp? Risken finns att begagnatpriserna stiger, men vårt råd är att vara iskall – det kan vara så att det rabatterade nybilsköpet är mycket bättre!



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/volvo-genom-tiderna/>

Elbilsägarna om sitt bilköp

Vi börjar komma till den punkten i bilhistorien där så gott som alla biltillverkare har en elbil i sitt modellprogram. Antingen finns det redan någon elbil till försäljning, eller så är det en elbil på gång, som i exempelvis Volvos eller Porsches fall.

Men många bilmärken har haft elbilar på sin modellpalett ett antal år, för att inte tala om tillverkare som enbart bygger elbilar, exempelvis Tesla.

Om man tar en titt i vår begagnatdatabas som innehåller över 52 000 betyg från ägarna själva, börjar det fyllas på med både eldrivna modeller och betyg. Ganska snabbt kan man konstatera att ägarna är nöjda. Till och med väldigt nöjda med sina bilar.

Av de tio elbilar som vi tittat närmare på, ligger alla utom en över snittet i den kolumn som handlar om huruvida man skulle göra om köpet eller inte. Det är bara Volkswagen e-Golf-ägarna som inte skulle göra om sina köp i samma utsträckning som genomsnittsågaren. e-Golf får ett "göra om köpet"-betyg på 86,1. Att jämföra med snittbilens 87,3.

Annars är det idel över snittet, många av bilarna ligger faktiskt långt över.

De ägare som är mest benägna att göra om sitt köp är Kia e-Niro-ägarna. Av de 31 begagnatbetyg som kommit in, säger samtliga att de skulle göra om köpet, vilket är anmärkningsvärt och imponerande högt.

En annan om möjligt lika anmärkningsvärd "gör om köpet"-siffra hittar vi hos Renault Zoe. Hela 99 procent av de 96 ägarna som satt betyg uppger att de skulle göra om köpet igen. Därifrån är det sedan ett hopp ned till BMW i3 och Tesla Model 3, som båda får ett betyg på 96,4 procent.

I den andra änden av listan hittar vi, förutom ovan nämnda Volkswagen e-Golf, Nissan Leaf (88,9) och Volkswagen e-Up (90). Långt ifrån e-Niro-siffror, men ändå med bred marginal över genomsnittsbilen.

För att kunna dra någon rimlig slutsats har vi som praxis att det minst måste finnas 30 begagnatbetyg. Den gränsdragningen gjorde att exempelvis Kia e-Soul, Audi e-tron och Hyundai Kona Electric lämnas utanför jämförelsen.

SÅ HÖGT "GÖRA OM KÖPET-BETYG" GER ELBILSÄGARNA SINA BILAR

Modell	Göra om köpet (procent)
Kia e-Niro	100,0
Renault Zoe	99,0
BMW i3	96,4
Tesla Model S	95,3
Tesla Model X	90,5
Tesla Model 3	96,4
Hyundai Ioniq	95,6
Volkswagen e-Up	90,0
Nissan Leaf	88,9
Volkswagen e-Golf	86,1

12. Norskt oljerekord i takt med nya investeringar

TT 2020-01-09 11:41

I takt med att nya oljefält tas i bruk väntas Norges oljeproduktion öka med 43 procent mellan 2019 och 2024, enligt en ny prognos från Norges oljemyndighet NPD.



2023 väntas den samlade produktionen av olja och gas att nästan nå den gamla rekordnivån från 2004.

Investeringarna i den norska oljeindustrin väntas uppgå till 149 miljarder norska kronor nästa år, upp från den förra prognosen på 133 miljarder.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Miljöorganisation kräver att oljebolagens reklam ska ha "tobaksvarning"](#)

[Rapport: "Olja kan inte konkurrera med förnybar energi"](#)

VÄLJ BLAND 200 BILAR

Molinbil.se

MINI

BMW

Vid Södra Brofästet
i Sundsvall



13. Volkswagen Golf fyller 45 år – succémodellen som räddade VW i sista stund

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-29 15:17, uppdaterad 2020-01-05, 11:55

Med över 35 miljoner bilar byggda är Volkswagen Golf en oöverträffad storsäljare. Men vägen till succé kantades av den ena katastrofen efter den andra. Det tidigare urstarka VW gick med förlust och riskerade att gå omkull. Här är hela historien.



Sju generationer Volkswagen Golf, och snart väntar vi den åttonde. Idag är det födelsedagskalas i Wolfsburg!

VW-Bubblan, den första modellen som började tillverkas efter andra världskrigets slut, sålde som smör i solsken i början av 70-talet. Men bakom succén fanns en stegrade panik hos företagsledningen – behovet av en efterträdare var akut!

De luftkylda motorerna i Typ 1 ("Bubblan"), VW 1500 (Typ 3) och 411 var omoderna, liksom det mesta av tekniken. Och krocksäkerheten ska vi inte ens tala om. Volkswagen behövde något nytt och modernt – vilket skulle bli den helt nya modellen Golf. Första exemplaret rullade av bandet i Wolfsburg 29 mars 1974 och i år (2019) firar alltså Golf 45 år.

Sedan 1974 har det byggts över 35 miljoner Golf, vilket gör att modellen till och med är större än klassiska Bubblan (21,5 miljoner). Slår man ut produktionen på dessa 45 år så har det byggts en ny Golf var 41:e sekund. Modellen är så populär att den fått ge namn åt sitt segment – Golf-klassen.

Volkswagen Golf är alltså en levande succé som under [hösten 2019 ömsade skinn och återuppstod i sin åttonde generation](#). Men vägen fram till denna succé var långt ifrån rak, tvärtom. I själva verket föregicks Golf av den ena katastrofen efter den andra.

Men låt oss ta det från början:

Året är 1968 och Volkswagen har letts av den dynamiska ingenjören Heinrich Nordhoff i 20 år. Företaget har vuxit i rekordfart och Volkswagen sågs som en symbol för "det tyska undret", hur landet hade lyckats resa sig ur andra världskrigets ruiner. Men i april 1968 gick Heinrich Nordhoff bort i sviterna av en hjärtinfarkt.

Heinrich Nordhoff såg USA-chefen Carl Hahn som sin kronprins, men VW-styrelsen ville anorlunda. Förmodligen för att man misstänkte att Hahn skulle fortsätta i samma invanda hjulspår som Nordhoff och bara bygga storsäljaren Typ 1 (Bubblan). Istället gick vd-jobbet till Kurt Lotz – som hade gjort raketkarriär men helt saknade erfarenhet av bilindustrin.



Under 1950 byggde Volkswagen sin 100.000:e bil och till höger, i kostym, ser vi Heinrich Nordhoff. Tempot höjdes hela tiden och arbetstiden sjönk från 400 till 100 timmar för en bil. Redan 1955 kunde VW fira sin miljonte bil.



När Kurt Lotz lagt vantarna på NSU "snodde" han K70 och döpte om den till en Volkswagen. NSU verkade inte använt någon vindtunnel till K70, som hade ett Cd-värde på 0,51. Till och med sämre än VW Typ 1.



Volkswagen K70 skulle ersätta den luftkylda 412 (till vänster) men modellen blev en flopp. Bara drygt 200.000 K70 byggdes.

Kurt Lotz inledde sin bana med att säga att "Volkswagen har stått stilla under samma ledare i 20 år och bara tillverkat en produkt". Kurt Lotz ville utveckla VW och via Auto Union fick man 1969 kontroll över NSU, som precis var klara med utvecklingen av sin nya modell K70. NSU skulle premiärvisa K70 på Genève-salongen men stoppades av Kurt Lotz, som raskt döpte om bilen till Volkswagen K70.

Volkswagen K70 hade en skarp design och modern, vattenkyld motor. Luftmotståndet var dock uruselt (ännu sämre än hos Bubblan) och K70 fick snabbt rykte om sig att vara både törstig och rostbenägen. Kurt Lotz ville ge K70 en attraktiv prisnivå, vilket dock begränsade vinsten till endast 33 D-mark per bil.

K70 blev en flopp och i all hast gjordes en modernisering av Bubblan, modell 1302, framför allt för att den skulle klara kommande lagkrav i USA.



Projekt EA 266 var en beställning från Volkswagens chef Heinrich Nordhoff och (som vanligt) hamnade uppdraget hos Porsche. Arbetet startade sommaren 1966 och pågick till 1971, då det blev nedlagt. Hela projektet blev enormt kostsamt, vissa bedömare säger att kalaset gick på 250 miljoner D-mark, och hotade Volkswagens fortsatta existens. Idag finns endast två prototyper bevarade, sannolikt två av de dyrbaraste prototyperna som existerar ...



*Volkswagen Passat från debutåret 1973.
Mycket hos Passat lånades från Audi, men Golf var en helt fristående modell.*

Volkswagens lönsamhet sjönk i rask takt och efter fyra år fick VW:s styrelse nog och sparkade Kurt Lotz 1971. I hans ställe kom Rudolph Leiding, en långvägare inom Volkswagen som hade haft ansvar för flera fabriker och sett till att inkorporera Audi och NSU i VW-koncernen.

Samma år, 1971, byggdes rekordmånga VW Bubblan: 1.291.262 bilar. En fantastisk siffra, men Rudolph Leiding visste att nu var det verkligen bråda tider att hitta en ersättare. En sådan hade beställts av Heinrich Nordhoff 1965, projekt EA 266. Uppdraget hade gått till Porsche, med en viss Ferdinand Piëch som projektledare.

Projekt EA 266 var i sann Porsche-anda alldeles för komplicerat för lönsam serieproduktion. Den vattenkylda, fyrcylindriga motorn var placerad under baksätet men för att få plats med passagerare blev bakpartiet oproportionellt högt. Ingen snygg bil, helt enkelt, och Rudolph Leiding tog det radikala och impopulära beslutet att skrota projekt EA266. De mycket dryga utvecklingskostnaderna på 250 miljoner (!) D-mark drog ner VW:s resultat och man hade fortfarande ingen ersättare till Bubblan – nu var läget akut!

Några år tidigare hade Audi visat på bättre fingertoppskänsla och lanserat den moderna 100-modellen, som togs emot väl. Audi 100 följdes av Audi 80 under 1972 och sedan kom Audi 50 till hösten 1974. Tre starka modeller som gjorde att Audi fick luft under vingarna och deras framgångar inspirerade också Volkswagens ingenjörer.

Även om Golf skulle bli en succé så föregicks den faktiskt av Volkswagens Passat, som lanserades 1973. Passat lånade många av de moderna idéerna och konstruktionerna hos Audi 100/80/50. Äntligen hade Volkswagen en större modell som gjorde att man kunde fasa ut de luftkylda VW 1600 (Typ 3) och 412.

Passat lånade det mesta från Audi men VW Golf var en helt fristående modell. Dock var Volkswagen i extrem tidspress och det fanns inte tid för designmässigt finlir. VW lämnade därför över designuppdraget till italienska Giorgetto Giugiaro med beskedet: "Det är bråttom, gör den ungefär som Audi 50!" Då fanns bara Audi 50 på ritbordet (modellen lanserades hösten -74) men i efterhand är det uppenbart att Claus Luthes design av Audi 50 blev en inspirationskälla till Giorgetto Giugiaro.

Dessutom fick Giorgetto Giugiaro uppdraget att göra två bilar, en kompakt halvkombi och en ersättare till Karmann Ghia – det som vi idag vet blev Scirocco.



Enkel, elegant och väldigt effektiv. Giorgetto Giugiaro ritade sin ikon på bara tre månader.

Giorgetto Giugiaro fick tre månader på sig och när han visade upp resultatet tog det bara ett par dagar för styrelsen att sätta sin OK-stämpel på ritningarna.

Giorgetto Giugiaros genialiska och tidlösa design var inte bara snygg, den var väldigt effektiv också.

Golf fick samma axelavstånd som Bubblan (240 centimeter) men var betydligt kortare med en längd på 370 centimeter. Ökad bredd och högre takhöjd gjorde att innerutrymmena var utmärkta. Den kompakta konstruktionen vägde in på låga 750 (!) kilo och därmed behövdes det ingen hög motoreffekt för att få hyggliga prestanda.



Spartanskt i Golf I, men det som behövs finns här.



Idag är det svårt att hitta välbevarade exemplar av de första årsmodellerna Golf GTI. De få som finns kvar i originalskick har blivit samlarbilar.

De första prototypbilarna byggdes parallellt med Bubblan i Wolfsburg-fabriken, med början i januari 1974. Den officiella starten på serieproduktionen skedde 29 mars.

VW Golf fick ett bra mottagande i Europa och orderböckerna fylldes. Men VW-ingenjörerna satte sig inte vid fikaborden utan började nu ett långvarigt arbete med att förbättra Golf och erbjuda fler motoralternativ, modellversioner, utrustningspaket, med mera. Ett av dessa projekt ska vi berätta om lite längre ned på sidan.

I Sverige var det Golf-premiär helgen den 17-18 augusti 1974. Sedan dess, till och med februari i år, har det registrerats cirka 490.000 exemplar av samtliga Golf-versioner i Sverige.

Under 2016 skrevs historia då Golf blev Sveriges mest sålda bilmodell. Det var då 54 år sedan en modell från ett annat märke än Volvo låg högst på försäljningslistorna. Sedan dess har Golf toppat den svenska statistiken vid enskilda månader, senast i februari detta år.

Redan ett år innan prototyp tillverkningen hade börjat så inleddes arbetet med en sportigare version, det som skulle bli Golf GTI. Det går faktiskt att sätta ett exakt datum för idén, då testingenjören Alfons Löwenberg 18 mars 1973 skickade ett pm om detta till några av sina kollegor.

Alfons Löwenberg hade noterat att den [sportiga specialmodellen av VW Typ 1, "Gelb-Schwarzer Renner"](#), hade sålt långt över förväntan samma år. Och nog borde det gå att göra något liknande med den blivande Golfen, föreslog Löwenberg. Flera av kollegorna var dock skeptiska, speciellt med tanke på att utvecklingen av Golf sprängt alla ekonomiska ramar och Volkswagen verkligen inte hade råd med några specialmodeller.

Men tillräckligt många tänkte på idéerna, ingenjörerna jobbade på kvällstid och några prototypvagnar byggdes. Idag känns Golf GTI och liknande modeller helt naturliga men då, i början av 70-talet, var det något nytt att erbjuda en motorstark sportmodell i ett praktiskt format – och till ett relativt lågt pris.

VW-ledningen satte under våren 1975 sin ok-stämpel på GTI-projektet och sedan var det full fart på arbetet. Tillsammans med Audi utvecklades en modern 1,6-liters fyra med bränsleinsprutning och 110 hk. Nya testchefen Herbert Schuster såg till att Golf GTI fick ett påkostat chassi med kränghämmare både fram och bak. Chefsdesigner Herbert Schäfer tog fram specialdetaljerna som gjorde att man genast kände igen GTI-modellen, till exempel det röda strecket i grillen, växelspaxknoppen som såg ut som en golfboll, de svarta skärmkanterna, med mera.



Audi 50 lanserades i augusti 1974 och byggdes både i gamla NSU-fabriken i Neckarsulm och i Wolfsburg. Efter bara sex veckor gjorde VW en systemmodell med namnet Polo och de två modellerna såldes parallellt i tre år. Polo-försäljningen gick dock bäst och Audi 50 blev nedlagd 1978. Audi 50 designades av Claus Luthe, som tidigare ritat NSU Ro 80 och NSU K70. Luthe fortsatte några år hos Audi och gick vidare till BMW där han bland annat ritade 3-serie (E30), 5-serie (E34) och 8-serien.



Under julhelgen 1945 startade produktionen av Volkswagen Typ 1, "Bubblan" (kärt barn hade många namn, i Tyskland kallades den Käfer – skalbaggen). Efter några månader hade man fått upp tempot och även fått en leverantör av karosplåt. I mars 1946 rullade bil nummer 1.000 av bandet i Wolfsburg. Bakom ratten sitter major Ivan Hirst, den brittiska officer som såg till att Volkswagen kunde resa sig som ett självständigt företag.

Efter andra världskriget fanns det en skriande brist på personbilar och Volkswagen kunde leverera en robust bil till ett attraktivt pris. Men under 60-talet blev det uppenbart att den gamla 30-tals konstruktionen behövde en modern ersättare. Vägen fram till VW Golf blev dock allt annat än rak och kantades av katastrofer.



1971 kom de uppdaterade Typ 1-modellerna 1302 (1300-motor) och 1302S (1600-motor). Karossen blev "gravid", som skojarna uttryckte det, men framför allt förbättrades hjulupphängningen med MacPherson-ben fram istället för torsionsfjädring. Även bakvagnen uppgraderades. Två år senare kom 1303 med välvd vindruta. På bilden specialversionen 1302 "Theo Decker Beetle" från 1972.



Volkswagen Scirocco från 1974,
sportcoupén ritades av Giorgetto Giugiaro parallellt med Golf.



Audi 100 GL från 1973, det är inte svårt att se var Volkswagen fick inspiration från när de gjorde första generationen Passat.



Sju generationer Golf, och under hösten 2019 presenterades den åttonde.



Nya Volkswagen Golf officiell – med 48-volts mildhybridteknik



Volkswagen Folkvagn fyller 70 år – produktionen startade i december 1945



Här är hela historien om Ferdinand Porsche – ett geni inom bilindustrin



De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 51–75



De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 26–50



De 75 vackraste bilarna genom tiderna, plats 25–1



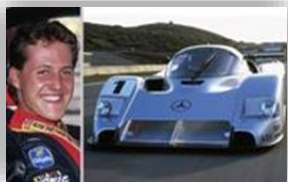
När Audi Quattro blev sportbil



Krigsjeepen Willys MB är en ikon – men den hette inte Jeep



Vi avslöjar 10 myter om bilar som inte är sanna



Mercedes Sauber C291 1991 – misslyckad men med underbar V12-sång



Volvo fyller 89 år – men är egentligen 101 år gammalt



Bilen fyller 130 år – Carl Benz fick sitt patent 29 januari 1886



Dieselmotorns födelsedag 10 augusti – fyller 122 år



Ny dokumentär om Steve McQueen: "Han var besatt av Le Mans"



Hitlers dröm: Mercedes bortglömda superbil skulle klara 750 km/h



Henry Ford skapade den moderna bilindustrin – men är motsatsernas man

14. Triumphs okända X

Publicerad 2020-01-09 7:00 Text Mårten Carlsson

På Parismässan 1950 stod den, plirandes med ett öga, Triumphs nya sportbil.



Det var ett avancerat skådebröd som visades upp. En modern pontonkaross i aluminium, extravagant teknik. Den skulle inte bara vara sportig, det kostades på med lyx också. Luckorna framför lamporna var elmanövrerade, säte och suflett sköttes elektrisk/hydrauliskt. Den hade inbyggda hydrauliska domkrafter, radio som till och med fick en elantenn. Elektrisk överväxel från Laycock de Normanville ingick också i paketet.

Undertill var den dock inte lika spännande, det var ett Standard Vanguardchassi och drivlina som parades ihop med hjulupphängningar från Triumph Renown. Den skulle på papperet klara av 140km/h, provkörningar visade att det kanske var möjligt - men livsfarligt... Vidare gav all teknik en del bekymmer, kort sagt, nästan ingenting fungerade som det var tänkt, därför står den på premiärvisningen och plirar med ett öga...

Nu rör det sig om en prototyp och då är sådant förlåtligt, det är därför man bygger prototyper, för att prova ut, justera, göra om göra rätt. Men man stod inför större problem än så. Ett av dem hette Jaguar XK120, och mot den hade man inte en chans, TR-X skulle kosta ungefär lika mycket eller mer, men med mediokra prestanda...

Problem två var att få någon att bygga karosserna, ingen ville nappa på eller ha tid med att göra den komplicerade aluminiumkarossen.

Problem tre, Koreakriget kom, vilket definitivt avslutade diskussionen runt kaross och komponenter, metallerna behövdes i krigsindustrin.

Tre prototyper hann det dock bli, idag finns två av dem kvar. Men om TR-X var ett fiasko så hade redan börjat tänka på en ny modell, nu skulle det bli en ren sportbil, en enkel bil till rimligt pris. Den hette TR-1.

15. Klassiskt bilmärke: Singer

Publicerad 21 oktober 2010

Åren innan engelska Singer år 1905 började med riktig bilproduktion hade firman byggt trehjulingar och motorcyklar, och dessa i sin tur var sprungna ur en lönsam trampcykel-tillverkning.



Få svenskar har väl varit direkt upphetsade över Singer-bilarnas förtjänster, men jag lovar att de har funnits! Märkets 10- och 20-tal kan vi hoppa över.

Enstaka sådan har förmodligen funnits i landet, men nu är det tveksamt om någon finns kvar. Ändå var Singer ett stort märke på hemmaplan, faktiskt trea i den engelska försäljningen, efter Austin och Morris, i slutet av 20-talet.

Snabb och charmig

Under 1930-talet byggdes en mångfald modeller, en del av dem riktigt sportiga, men diversifieringen blev sannolikt för mycket och det var med nöd och näppe Singer klarade sig undan konkurs 1937.

Sportbilar med modellnamnet Nine Sports hade lanserats 1933 och året därpå kom den piffiga lilla 1-litre Le Mans med tre förgasare och en toppfart kring 130 knutar.

Bilen betraktades som både snabb och charmig. Den såg inte alls tokig ut heller; som en samtida M.G. ungefär.

Efter krigsslutet 1945 var det många engelska fabriker som hade svårt att komma igång igen. Singer gjorde som alla andra; man lanserade sina sista mellankrigsmodeller igen, och så ont om nya bilar som det var gick de snabbt åt.

Men tiden har sin gång och 1948 kom en alldeles ny saloon-modell. Den hade pontonkaross och utmärkte sig mest genom att inte utmärka sig alls. SM 1500 kallades den, Singer Motors 1 500 kubik.



*SM 1500 var en relativt välbyggd bil med ett av bilvärldens mest anonyma utseenden.
I produktion åren 1949–54 och byggd i 17 382 exemplar.*

Bilen var förhållandevis dyr och när tillverkningen kommit ikapp efterfrågan blev den svårsåld. Tillverkningen av modellen Nine Roadster från 1939 fortsatte efter kriget i ett antal versioner men aldrig i stora antal. Den sista bilen i serien byggdes så sent som 1955 och var ungefär lika antikverad som Kalle Ankas bil, men rar att titta på.

Efterkrigstidens sista självständigt byggda Singer blev Hunter, som tillverkades i 4 772 exemplar åren 1954–56, då Rootes-konglomeratet räddade Singer från undergång.

Undergång trots allt

Fast en sorts undergång blev det trots allt, ty från och med nu var Singer-bilarna i själva verket uppsnofsade Hillman-modeller. Den första av dem kallades Gazelle och fanns att köpa som saloon, stationsvagn och cabriolet.

Hos Hillman hette de här bilarna Minx och hos syskonet Sunbeam kallades de Rapier. Här prövades verkligen kundernas märkeslojalitet! Skulle de köpa en Singer som var en onödigt dyr Hillman?

Under 1960-talet fortsatte Rootes på den inslagna vägen och med Vogue-serien överdekorerade man en Hillman Super Minx. Fronten på de här bilarna var sällsynt stökig men de sålde i alla fall hyfsat, eller i åtminstone drygt 40 000 exemplar.

Ungefär samma försäljning nådde den kuliga lilla Chamois, som var Singers version av svansmotorbilen Hillman Imp. Liksom för att betona att slutet var nära hette Singers sista bilmodeller New Gazelle och New Vogue.

Båda var förstas maskerade Hillman-bilar. Sen kom Chrysler in i bilden och så rann hela Rootes ut i sanden 1970.

Något ägarstöd liknande det som Saab nyligen upplevde var det knappast frågan om. Rootes hade ju för länge sedan tappat de som älskade märket Singer.



*Singer Vogue var en glorifierad Hillman Super Minx.
Byggdes i detta utförande åren 1961–64 i nästan 30 000 exemplar.*

FILM: <https://youtu.be/GXGzNo1G344>



*1963–65 såldes 20 000 Gazelle V.
Bland nyheterna: skivbromsar fram och vassare former på taket.*

FILM: <https://youtu.be/Eusb4vBfea0>



Efterkrigstidens första Nine Roadster var enligt Singer byggd med "förkrigskvalitet", vilket var en fjäder i hatten.

FILM: <https://youtu.be/lyDrWYOk6Ww?list=PLV8I3LroTg8MM8fmL9y8JKQSaNtNIMbB>



1947 lanserades åter Singer Super-Twelve, en bil som också byggts före kriget. Välbyggd men ingen storsäljare. Bara 1 098 ex tillverkades.



Chamois Sport från 1968/69 var i själva verket en Hillman Imp, en kul svansmotorbil med en hel del tävlingsframgångar på sitt samvete.



Singer Hunter



FILM: <https://youtu.be/WaFgYb9c394?list=PLV8I3LroTg8MM8fmL9y8JKQSaNtNIMbB>

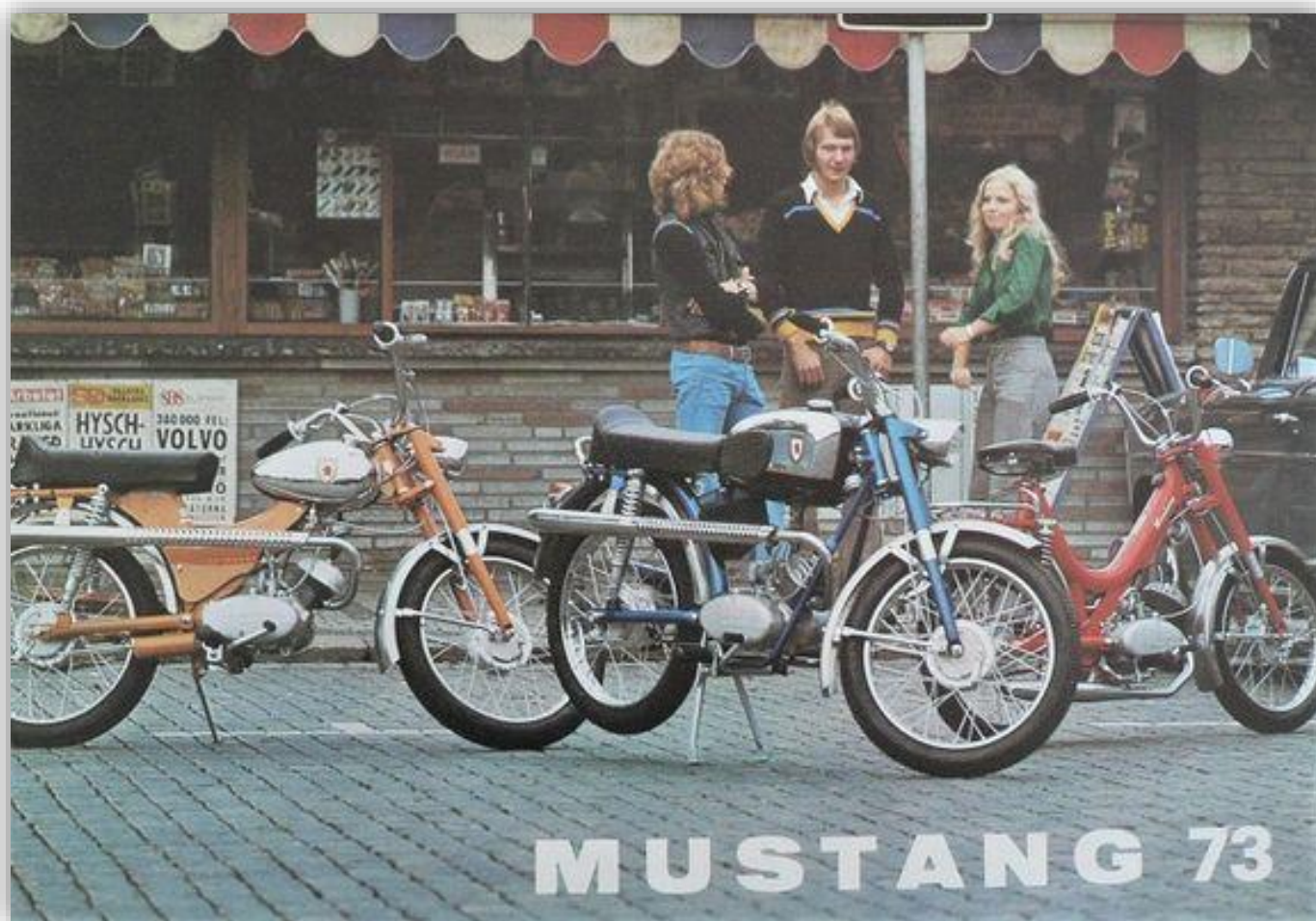


Singer 9 Le Mans Coupe 1936

16. Nostalgi: Mustangparaden 1973

PUBLICERAD 2019-12-28 06:00

Cross Special, Cobra och Mamba var årets höjdpunkter från mopedjätten i Trelleborg. Mustangmopederna var oftast blå men detta året fanns Cross Specialen och Mamban även i röd eller gul lack.



Mustang Cross Special kostade 2.225:- och hade precis som övriga Mustangmopeder Zündapps kvalitativa mopedmotor. Med tre växlar och fotmanövrering var den en sportmoped att räkna med.

Cobran var även den 3-växlad men fanns att köpa med lackad (2.350:-) eller kromad tank (2.450:-).

Mamba fanns i två varianter. Mamba 2 med två handväxlar och kickstart till ett pris av 1855:- och Mamba 3 med tre fotstyrda växlar och kickstart till priset av 2.065:-

Utöver dessa tre Mustangikoner fanns även Mustang 617 S, 618 S, Cross B, Rocket RO och Super TT i 1973-års utbud.

Vilken av dem hade du valt idag?

SLUT