

*BMW Dixi DA-1 1928
(Licenstillverkad Austin Seven)*

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 12 februari
måndag 10 februari

1. Volvo Cars och Geely Automobile planerar sammanslagning
2. Bonus-Malus-skatten ändras igen om 11 månader
3. Fler morötter än piskor behövs nu, politiker
4. Nissan kan tvingas till kraftiga besparingar
5. Coronavirus stoppar Hyundai's fabriker i Sydkorea
6. Mercedes planer med Geely – 30 nya modeller
7. F1-miljardären kliver in och stoppar elbilen
8. Renault Megane har ansiktslyfts
9. Test: Hyundai Ioniq Electric
10. De monterar bensinmotor i Tesla: "Bättre och billigare"
11. 18 eldrivna supersportbilar som du snart kan köpa
12. Bättre ljud i stereon genom uppgradering via nätet
13. 20 år sedan sist, nu gör diesel comeback hos jänkarna
14. Fjällresa eller långsemester med elbilen en omöjlighet?
15. Ladda elbilen på motorväg i 130 km/h och sex andra laddtekniker
16. Nu börjar etanolen fasa ut på mackarna och ersätts med HVO-diesel
17. Bilfrågan: AdBlues problem vid kyla?
18. Tanka kritiserar för "klimatsmart" reklam
19. Galna ökningen, laddbilar upp 93 procent i januari
20. Boris Johnson stoppar avgasbilar fem år tidigare än tänkt
21. Nu fyller Volvos ikoniska sportbil 60 år
22. Klassiskt bilmärke: Glas



1. Volvo Cars och Geely Automobile planerar sammanslagning

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2020-02-11, 18:31

Volvo Cars och Geely Automobile planerar att slå samman bolagen. Tanken är att skapa en större och starkare fordonskoncern med fyra varumärken.



吉利汽车
GEELY AUTO



Volvo Cars vd Håkan Samuelsson har fått i uppdrag av Geelys ägare Li Shufu att leda en grupp som ska undersöka förutsättningarna att slå samman Volvo Cars och Geely Automobile som båda ägs av kinesiska Zhejiang Geely Holding Group. Arbetet ska vara klart innan årets slut och då presenteras för de båda bolagens styrelser.

Det sammanslagna bolaget ska borsintroduceras, först i Hong Kong och sedan i Stockholm. Detta kan ske först nästa år.

Syftet med sammanslagningen är att hitta samordningsfördelar mellan bolagen, både teknologiskt och ekonomiskt.

I fjol sålde Geely och Volvo Cars tillsammans drygt två miljoner bilar, varav Volvo Cars strax över 700.000 fordon.

Fyra varumärken är tänkt att ingå i företagsgruppen: Volvo, Geely, Lynk & Co och Polestar. De olika varumärkenas identitet ska bevaras.

[Nya planen: Volvo och Geely ska bygga motorer ihop](#)

[Geelys nya bilmärke ska heta Lynk & Co](#)

[Volvo Trucks och Volvo Cars får samma ägare – Geely blir största aktieägare](#)



2. Bonus-Malus-skatten ändras igen om 11 månader

Maths Nilsson 2020-02-03

Bilskatterna har precis chockhöjts i bonus-malus-systemet. Men om mindre än ett år görs systemet om igen och nu kräver moderaterna som var med och gjorde om systemet att hela bonus-malus skrotas. – För 2019 hamnade cirka 400 miljoner kronor i Norge. Sannolikt hamnar var tredje elbil som säljs i Sverige i Norge, skriver nio moderata riksdagsledamöter i en debattartikel. ”De som inte har råd med elbil betalar straffskatt som hamnar i Norge”



Vid nyår justerades fordonsskatterna i bonus-malussystemet då den nya mätnormen WLTP infördes. För många vanliga bilmodeller som drivs av bensin och diesel innebär det att skatten på en ny bil som köps i år är 40-50 procent högre under bilens tre första år. Det innebär till exempel att Sverige mest sålda SUV till privatpersoner, Volkswagen Tiguan i vissa utföranden har en skatt på över 10 000 kr per år. Samtidigt höjdes gränsen för klimatbonus till 70 gram per km.

Men det nya systemet som gäller i år kommer att bli kortvarigt. Redan under året kommer bonus-malussystemet att ses över och göras om. Och vid nyår 2021 ska ett nytt omgjort bonus-malussystem införas. Ingen vet i dag om det blir en tredje höjning inom 2,5 år, eller om systemet justeras på annat sätt.

– I januariavtalet har regeringspartierna och samarbetspartierna kommit överens om att bonus-malus-systemet ska förstärkas och förenklas, uppger Finansdepartementet i ett uttalande till BytBil.

Men det som står i januariavtalet är inte längre ristat i sten. Moderaterna och Kristdemokraterna har i vissa frågor fått med sig Vänsterpartiet. Och den oväntade trojkan har fått stöd av Sverigedemokraterna. Nu går Moderaterna ut i en debattartikel i Expressen och kräver att hela Bonus-Malus stoppas – för att bonuspengarna försvinner till Norge. Och det trots att moderaterna tidigare stödde bonus-malus-systemet när det infördes.



– Tanken var i grunden god. Men när det är uppenbart att det inte fungerar som tänkt får man som politiker inte vara sämre än att man än erkänner att man hade fel och gör rätt i stället. Till och med Konjunkturinstitutet dömer ut bonus-malus. En stor del av pengarna hamnar dessutom i Norge. Att Sverige ska betala klimatbistånd till ett av de få rikare länderna i världen är dumt på riktigt. Det innebär att de i Sverige som är beroende av bilen och inte har råd att köpa en elbil betalar en straffskatt som till stor del finansierar norr-männens elbilsköp, skriver nio moderata riksdagsledamöter.

De menar också att mindre bemedlade på landsbygden får betala maluspengar till bonus för rika storstadsbors elbilsköp. Miljöpartiet försvarar reformen och anser att den är lyckad, men menar att justeringar behövs vid nyår så att bilarna inte exporteras ut från Sverige.

– Är nästan chockad över hur snabbt det går utför vad det gäller Moderaternas klimatpolitik. Man vill nu slänga ut det enskilt bästa systemet för att få fram fler klimatsmarta bilar, skriver Miljöpartiets klimatpolitiska talesman Lorentz Tovatt på Twitter.

Från Finansdepartementet bekräftar man för BytBil att bonus-malus nu ses över under året. Dessutom kommer ett besked att komma om nedsättningen av förmånsvärden på klimatbonusbilar som tjänstebilar förlängs efter nyår.

– Den tidsbegränsade regeln gäller till och med inkomståret 2020 och syftar till att premiera miljöanpassade bilar i relation till konventionella bilar och på så sätt få fler att välja miljöanpassade förmånsbilar. Med denna form av miljöstyrning i beskattningen av förmånsbilar kan omställningen till en fossilfri fordonsflotta påskyndas. Detta är en miljöstyrning som finns utöver bonus-malus-systemet. Inom bonus-malus-systemet finns en bonus på upp till 60 000 kr för den som köper en ny klimatbonusbil.

Enligt tjänstebilsexperten Ronny Nilsson på Ynnor så har reglerna gjort att 70-80 procent av de tjänstebilar som nu beställs i Sverige är laddhybrider.

– Många företag ser över sina bilpolicys just nu, det är ett jobb som många gjort tidigare. Vissa företag har köpstopp i väntan att det blir klart, men bland de som beställer bilar i dag så är 70-80 procent laddbara bilar.

Relaterade artiklar



[Kravet till politikerna: Stoppa bilskattehöjningen](#)

Bil Sweden ryter till mot regeringens nya höjning
1 aug. 2019



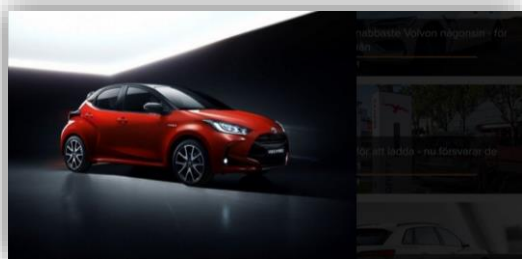
["100 procent högre skatt på husbilar"](#)

Nu protesterar Husvagnsbranschens riksförbund mot nya chockskatten
3 juli 2019



["Bonus malus har gett KIA ett extra lyft"](#)

Nytt showroom ska ge fortsatt hög försäljning nästa år
1 nov. 2018



[Nya Toyota Yaris krymper - kan bli en storsäljare i Sverige](#)

Toyota lovar att hybriden är 20 procent snålare
16 okt. 2019

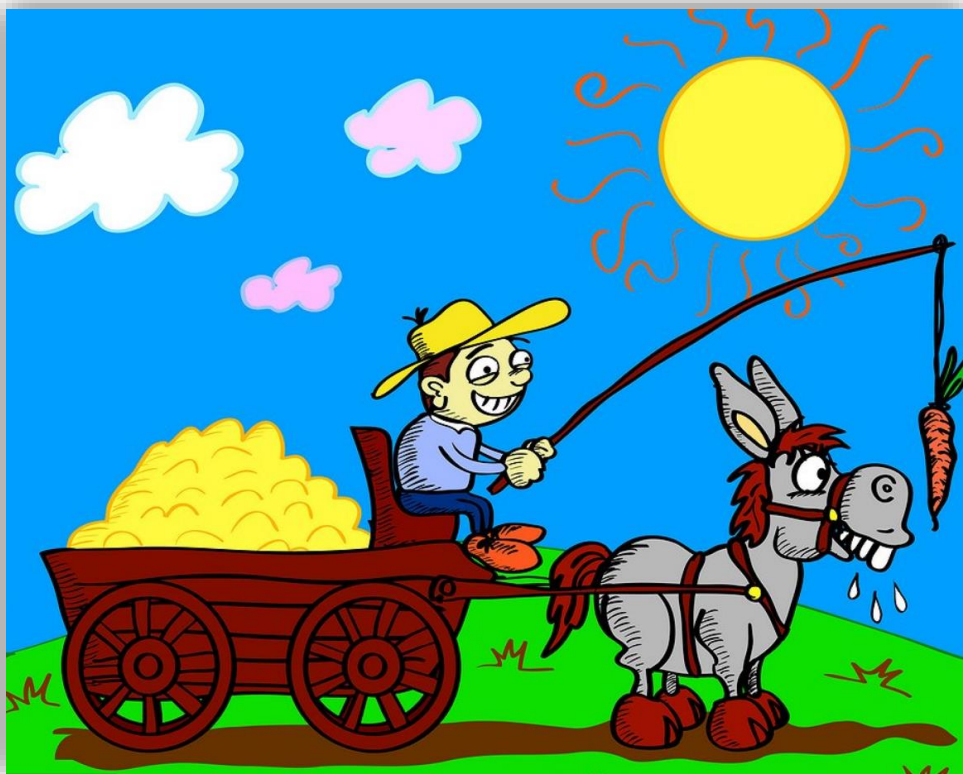


3. Krönika: Fler morötter än piskor behövs nu, politiker

Maths Nilsson

2020-02-05

Nu ska politikerna göra om bonus-malus igen, "förtydliga och förenkla" som regeringen uttrycker det. Det låter som politikerspråk för höjda bilskatter igen. Vi bilköpare behöver inga fler piskor, fler smarta morötter är bättre om vi ska springa och köpa elbilar. Det är dags för regeringen att göra det lönsamt även för privatpersoner att köpa en miljöbil.



I dag är det väldigt förmånligt att ha en laddhybrid eller elbil som tjänstebil, [vilket BytBil berättar om här](#). För privata bilägare är det betydligt dyrare. Upp till fyra gånger högre månadskostnad, även om bruttolöneavdrag för tjänstebilsförare i vissa fall jämnar ut ekvationen.

De förmånliga miljöbilsreglerna för tjänstebilsförare har verkligen varit en framgång. I januari var mer än 30 procent av de sålda nybilarna laddhybrider och elbilar. De flesta av miljöbilarna såldes som tjänstebilar, där långt mer än hälften nu är laddbara miljöbilar. Det gör oss till tvåa i världen efter Norge.

Men det skulle kunna vara ännu bättre. För privatpersoner är det fortfarande mer lönsamt i de allra flesta fall att köpa en bensin- eller dieselbil. Och de flesta privata bilköpare väljer nu en bensinbil. Bonuspengen på upp till 60 000 kr för en elbil och 25 000-30 000 kr för en laddhybrid täcker inte på långa vägar när det högre inköpspriset. Staten tjänar i många fall mer på de extra momspengarna för den dyrare bilen än vad de betalar ut i bonus till bilköparen.



Nu när bonus-malus ska förtydligas och förenklas är det dags att ändra på det här, politiker. Så här enkelt skulle det vara att göra Sverige världsledande på laddbara bilar:

1. Behåll de generösa reglerna för miljöbilar som tjänstebilar. Det är toppen att kunna köra en Tesla Model 3 eller en Volvo V60 laddhybrid för 1700 kr i månaden i skatt.

2. Dubbla bonusen för privatpersoner som köper en miljöbil, men sprid ut den på tre år, precis som bensinbilar som har högre skatt i tre år. Och låt privatpersoner slippa moms på miljöbilar. Det skulle innebära att du får 40 000 kr om året för en elbil, och att priset på bilen kan sänkas med cirka 100 000-150 000 kr på en elbil. En hybridbil skulle ge 20 000 kr i årligt bidrag, samt bli omkring 100 000 kr billigare i inköp.

Den här nya moroten skulle innebära att de allra flesta privata bilköpare också skulle välja en laddhybrid och elbil, och Sverige blir lika bra som Norge på elbilar och laddbara bilar. För varför straffa privatpersoner som vill vara miljövänliga? Det är många som inte vill vänta i tre år för att få köpa en begagnad laddhybrid. Vägen till att få fler att välja laddbara bilar är inte att höja skatterna på diesel- och bensinbilar ytterligare, för vissa som bor i lägenhet eller glesbygd behöver de bilarna fortfarande.

Om regeringen och miljöpartiet menar allvar med klimatomställningen och inte bara ser oss bilister som mjölkossor måste statskassan vara beredd att offra några skattemiljarder för omställningen till laddbara bilar.



4. Nissan kan tvingas till kraftiga besparingar

Oskar Krüger 3 februari 2020

Det är tuffa tider för Nissan med en försäljning som inte går som väntat efter märkets expansionsplaner. Inofficiella uppgifter säger att 4 300 tjänstemän ska varslas och att två fabriker ska stängas ner.



Japans näst största biltillverkare går på knäna och tvingas till kraftiga besparingar, enligt uppgifter nyhetsbyrån Reuters fått från fyra informatörer. Att Nissan tvingas göra besparingar beror till stor del på de globala expansionsplanerna som tidigare VD:n och senare styrelseordföranden Carlos Ghosn satte i rullning. De höga målen att vidare etablera sig i marknader som Ryssland, Sydafrika, Indien och sydöstra Asien uppfylldes inte.

Personaluppsägningen sägs riktas primärt mot de amerikanska och europeiska huvudkontoren som är en stor kostnad. Vilka två fabriker som riskerar nedläggning framgår inte av nyhetsartikeln. Med besparingarna räknar Nissan stärka balansräkningen med 480 miljarder yen (drygt 42 miljarder kronor) till år 2023.

LÄS MER: [Carlos Ghosn – flykt, vräkning och reseförbud](#)

Så sent som i somras kommunicerade märket ytterligare en rejäl nedskärning när totalt 12 500 personer fick gå från 14 olika fabriker. Konsekvenserna av Nissans nedskärningar blir sannolikt en minskning i antalet nya modeller samt färre möjligheter till individualisering.

5. Coronavirus stoppar Hyundai's fabriker i Sydkorea

Jan-Erik Berggren 4 februari 2020

Utbrottet av coronaviruset påverkar världsekonomin. Nu tvingas Hyundai stänga sina fabriker i Sydkorea då viruset skapat problem hos underleverantörerna. Viruset har också påverkat Teslas, Fords och Nissans verksamhet i Kina.



Koreanska biljätten Hyundai meddelar att de tvingas stänga sina fabriker i landet. Anledningen är störningar i hos flera underleverantörer som en följd av coronavirusets utbrott i Kina. Flera av Hyundai's totalt sju fabriker i Korea kommer att stängas den 7 februari under tre till fyra dagar.

Det är leverantörerna av kablage som har problem att få fram färdigt material och som då tvingar Hyundai att stoppa tillverkningen av bilar. Fabrikerna i Sydkorea svarar för 40 procent av Hyundai's totala produktion och fabrikerna behöver leveranser från Kina. Hyundai har redan nu stannat produktionen av suven [Palisade](#).

Hyundai arbetar med att försöka hitta andra leverantörer men tills dess att de fått fram material kan de inte fortsätta att bygga bilarna.

LÄS MER: [Coronaviruset försenar Geelys nya Lotus-fabrik](#)

Flera biltillverkare har tvingats stänga produktion i Kina. Bland dem Ford, Nissan och Tesla. Franska PSA-gruppens partner Dongfeng har sitt huvudkontor i den drabbade staden Wuhan vilket drabbat bilföretagen. Men Hyundai är första tillverkare som tvingats stänga produktion utanför Kina.

Volvos elbilmärke Polestar har drabbats och bland annat har Polestar-chefen Jonathan Goodman satt sig själv i en 14 dagar lång karantän efter att ha kommit tillbaka till Sverige från Shanghai.

Svensk fordonsindustri med bland annat Volvo Cars kan också komma att påverkas av coronaviruset. Men eventuella effekter i Sverige kommer i så fall i ett senare skede då mycket av detaljerna som normalt tillverkas i Kina transporteras till sjöss. Det betyder flera veckor långa leveransvägar.

6. Mercedes planer med Geely – 30 nya modeller

Jan-Erik Berggren

3 februari 2020

Mercedes har ett av de bredaste modellprogrammen i bilvärlden, och det finns inga planer på att minska på utbudet, tvärtom. Tillsammans med Geely planerar Mercedes flera nya Smart-modeller och totalt ska Mercedes visa 30 nya modeller under de kommande två åren.



Det har spekulerats en tid om Mercedes ska klara av att hålla fast vid sitt breda modellprogram. Och nu har en hög Mercedes-chef bekräftat för brittiska sajten Autocar att det blir en rejäl översyn av modellprogrammet under de kommande två åren. Senast hösten 2022 ska Mercedes ha rullat fram 30 nya modeller där det bland annat blir nya generationer av dagens C-klass, S-klass och SL.

[Nya SL](#) får nygammal design och blir återigen en fyrsitsig sportbil. Mercedes satsar också på sina populära AMG-versioner där vi kommer att få se en [GT 4-Door Coupé](#) med en laddhybrid drivlina på totalt 800 hästkrafter. GT-serien får också de lite mer racinginspirerade Black Series-modellerna.

Mercedes har haft lite [problem att få WLTP-siffror på supersportbilen One](#) och den modellen väntas nu skeppas till kunder först nästa år.

Tillsammans med Geely kommer Mercedes att [breda sitt utbud av Smart-bilar](#). Dagens modeller ska uppgraderas och förses med elmotorer och batterier och eldrivna Smart kommer både som Fortwo och Forfour. Om två år ska Geely och Mercedes visa sitt första gemensamma projekt vilket blir en mindre suv. Eldriven förstås. Bilen ska byggas i Kina men exporteras till Europa.



Nya sjuen GLB är på gång att bli eldriven.

Mercedes satsar också på sina egna elbilar där EQ-serien ska utökas med totalt fem nya modeller. Vi har redan sett konceptversioner av [EQA](#) och [EQS](#) och de väntas nu gå i produktion jämte EQB, EQE och EQG. Nya EQA baseras på andra generationen av GLA. Precis som Volkswagen gör med [ID.3](#) väntas Mercedes erbjuda EQA med tre olika batterier och elmotorer.

EQS blir den första elbilen som byggs på Mercedes helt nyutvecklade elbilsplattform MEA. EQS väntas få ett batteri på 100 kWh och därmed en räckvidd på över 65 mil.

Förutom elbilarna kommer Mercedes att presentera flera laddhybrider där modellerna [CLA](#), [GLA](#) och [ansiktslyfta E-klass](#) ska visas på bilsalongen i Genève nästa månad. CLA och GLA kommer att använda en 1,3-liters bensinmotor i kombination med eldrivlinan. I slutet av det här året ska Mercedes ha totalt ett 20-tal laddhybrider.

Förutom nya modeller har Mercedes och Geely enats om att gemensamt utveckla en ny fyrcylindrig bensinmotor och en dubbelkopplingslåda. Den nya drivlinan ska sitta i Mercedes A- och B-klassprogram och motsvarande bilar i GL- och CL-serien.

Transportbilen som gillar läget.
eVito har olika körlägen som anpassar sig för att ge optimal prestanda.

Mercedes-Benz

7. F1-miljardären kliver in och stoppar elbilen

3 februari 2020

Nu är det definitivt. Aston Martin skjuter upp sin satsning på elbilmärket Lagonda trots att F1-miljardären Lawrence Stroll klivit in och fyllt på kassan. Stroll väljer i stället att satsa på suven DBX.



Ungefär 5 miljarder kronor. Så mycket kom den kanandensiske miljardären Lance Stroll med till Aston Martin. Därmed räddade Stroll företaget undan en rejält ekonomisk kris.

Stroll vann budgivningen om en andel i Aston Martin med bland andra Volvo-ägaren Geely. Enligt uppgifter till Reuters [ville Geely göra stora förändringar i Aston Martins modellprogram](#) vilket inte togs emot speciellt bra hos det brittiska sportbilmärket.

Men även Lawrence Stroll hade några krav för att kliva in med pengar. Aston Martin har meddelat att företaget skjuter upp den planerade introduktionen av en elbil, trots att modellen med namnet [Rapide E](#) i det närmaste är klar. Nu ska elbilssatsningen komma tidigast om fem år och tills dess är det förbränningsmotorer och hybrider som gäller.

Aston Martins vd Andy Palmer hade låtit investera stora summor pengar i Rapide E men Strolls fick sin igenom sina krav. Däremot kommer Aston Martin att fullfölja sin satsning på märkets första suv DBX med planerad leverans till kund senare i år.

Stroll har troligen sällskap med sina gamla affärspartners från F1-teamet Racing Point och som Stroll-familjen gjort affärer tillsammans med tidigare. Där finns JCB:s Anthony Bamford, entreprenörerna Andre Desmarais och Michael de Picciotto, telekommagnaten John McCaw och Hongkong-baserade modeikonen Silas Chou.

Gruppen har köpt totalt 20 procent av Aston Martin som i övrigt ägs av investerare från Italien och Kuwait. Gruppen köpte krisdrabbade F1-stallet Force India och döpte om det till Racing Point inför säsongen 2019. Precis som Aston Martin har Racing Point ett samarbete med Mercedes om motorer. Inför säsongen 2021 kommer Racing Point att döpas om till Aston Martin. Lawrence Strolls son Lance är en av förarna i F1-teamet.

Jan-Erik Berggren

Feber

8. Renault Megane har ansiktslyfts

AV ROGER ÅBERG 2020-02-03 KL 15:50

Kommer som laddhybrid



FILM: <https://youtu.be/fjDtm4vq0IM>

Renault slår på stort och ansiktslyfter Mégane och gör det med alla versioner. Dessutom lägger man till en laddhybrid som kommer "i mitten av 2020" och som nog är varmt välkommen på den svenska marknaden.

Plug-inhybriden kommer endast i Sport Tourer-version, men det är knappast ett problem för oss svenskar, tvärtom. Batteriet är på 9,8 kWh (400V) och räckvidden är enligt WLTP 50 kilometer men hela 65 kilometer på WLTP*City-cykeln. Kör du mycket i stan ska du alltså komma lite längre. På ren eldrift ska man komma upp i 135 km/h och när batteriet tar slut och de två elmotorerna inte har något som driver dem längre finns det en bensinare på 1,6 liter. Självkärligt går det att blanda de tre motorerna om man vill.



På insidan hittar vi numera en skärm på 10,2 tum framför föraren och en annan på 9,3 tum i mitten. Man har bättrat på körhjälpen och har motorvägs- och köassistans och fil-centreringshjälp.



Förutom den vanliga Méganen så satsar man fortsatt på R.S. Dels på RS-line som gör den vanliga bilen lite sportigare och fräckare, men även på RS och RS Trophy som är sinnessjukt roliga bilar att köra! Trophy-versionen ger numera 300 hästar och 420 Nm och dämparna har nu blivit 25 procent styvare. Roligt!

mynewsdesk.com +





9. Test: Hyundai Ioniq Electric

Publicerad 2020-01-31 17:20

Vi provkör uppdaterade Hyundai Ioniq Electric. Joakim Dyredand guidar dig bland nyheterna, som gjort elbilen både bättre och sämre. Som vanligt presenterar vi tre bra saker och tre mindre bra saker med bilen.



FILM: <https://youtu.be/Y9KVVsfefw>

Av Redaktionen



10. De monterar bensinmotor i Tesla: "Bättre och billigare"

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2020-02-04, 14:07, uppdaterad 2020-02-04, 15:37

Det österrikiska företaget Obrist Powertrain GmbH tycker sig sitta inne med lösningen för framtidens mobilitet, elbilar som drivs av bensin.



Världens enda Teslahybrid?

Problemet med rena elbilar, menar Obrist Powertrain, är att de är tunga, dyra och beroende av laddinfrastruktur som fortfarande inte finns i stora delar av världen. Lösningen är därför att komplettera batteriet i elbilen med en bensindriven generator.

För att demonstrera sin produkt har de tagit en Tesla Model 3, en av de mest energieffektiva bilarna på marknaden, och slängt ut två tredjedelar av det omkring 50 kWh stora batteriet som är originalmonterat i Standard Range-modellen. Kvar blir ett drygt 17 kWh stort batteri som sedan kompletteras av en tvåcylindrig bensindriven generator med 54 hästkrafter monterad i bilens "frunk".

Företagets grundare Frank Obrist ser många fördelar med det här. Dels lovar de att deras hybridversion är mycket billigare än en helt eldriven bil, på grund av att den inte behöver lika mycket batterier. En mellanklassbil med den här tekniken behöver inte kosta mycket mer än 200.000 kronor, säger de, vilket är mindre än hälften av vad den billigaste versionen av Model 3 kostar i Sverige. Hybridversionen väger enligt uppgift också 250 kilo mindre än standardbilen.

Och som hybriddrivlina betraktat har Obrists lösning många fördelar. Bensinmotorn med den integrerade generatoren är mycket kompakt, väger bara 95 kilo och ska vara mycket tyst och näst intill vibrationsfri. Om generatoren är igång går den på ett konstant, optimalt varvtal vilket gör att den alltid får perfekt bränsleblandning och därför har en hög verkningsgrad på omkring 40 procent. Detta ger också relativt rena avgaser.

Det här uppnås genom att använda bensinmotorn på ett annat sätt än i många andra laddhybrider. Bensinmotorn har ingen koppling till själva drivningen av bilen och används för att hålla batteriet vid en viss nivå av laddning snarare än för att ladda upp det. Det gör att bensinmotorn inte behöver jobba så hårt. Nackdelen är att bilen inte går att köra på ren el i farter över 65 km/h. Då går bensinmotorn hela tiden för att batteriet inte ska laddas ur.

Obrists Model 3-prototyp ska enligt uppgift klara sig på högst 0,2 liter bensin per mil, och ha en maximal räckvidd på uppåt 100 mil. Med bara batteridrift är räckvidden omkring 10 mil.

Även om det är mycket osannolikt att Tesla någonsin kommer att producera en bensindriven bil menar Obrist att deras teknik har lockat intresse från andra företag i bilbranschen och att en produktionsversion av drivlinan bara är några år bort. Det skriver den [tyska sidan Edison](#).

11. 18 eldrivna supersportbilar som du snart kan köpa

Publicerad 4 feb 2020 15:40

Tesla Model S och Porsche Taycan får konkurrens. Här är 18 nya fräcka, superdyra och supersnabba eldrivna supersportbilar som du ska kunna köpa de kommande åren.



Lotus Evija

Tesla var först med att marknadsföra sin elbil som en snygg, fräck och rätt dyr bil med sportbilsprestanda. Förra året kom Porsche Taycan som sprängde ytterligare några gränser. Nu vill flera tillverkare av fräcka elbilar vara med och leka.

Här är totalt 18 nya elsportbilar som är både väldigt dyra och väldigt snabba.



Aspark Owl.

Aspark Owl

Supersportbilen med det lite udda namnet byggs i Japan och har visats i Dubai. Owl har fyra elmotorer och ett batteripaket på 64 kWh. Motorerna levererar totalt 1985 hästkrafter vilket skjuter i väg bilen 0–100 km/tim på 1,69 sekunder. Bör bli leveransklar i år.

Audi e-tron GT

Audi imponerade med elbilen e-tron och förbereder sig nu för lansering av GT-modellen. GT Concept visades på bilsalongen i Los Angeles 2018 och produktionsbilen väntas debutera på samma salong senare i år. e-tron GT delar plattform med Porsche Taycan och är alltså ingen suv utan mer sedanlik.

Ferrari EV

Vi har sett skisser och teckningar på Ferraris första elbil. Ryktena är också många och intensiva, som alltid med Ferrari, men det verkar allmän känt att det blir fyrhjulsdraft från fyra elmotorer, en vid varje hjul. Men det är inte känt om det blir en tvåsitsig eller fyrsitsig sportbil. Karossen påstås likna 812 Superfast och det blir tidigast lansering 2025.



Genesis Essentia.

Genesis Essentia

Hyundais lyxbilmärke Genesis kommer att få en elbil. För två år sedan visades Genesis Essentia, en GT-bil med elmotor och batteri. Bilen visades på bilsalongen i New York och även 2019 visade Genesis på samma salong att en elbil var på gång. Hyundai har investerat i kroatiska Rimac och kanske kommer den färdiga elbilen att födas ur det samarbetet.

Honda Sports EV

Hondas lilla stadsbil E har visats och provkörts. Nu ska samma plattform användas för en rad nya elbilar och troligen byggs en sportbil som liknar konceptbilen från 2019. Hondas har flera karossformer på gång men väntar troligen in bilköparna innan definitiva beslut tas.

Hyundai kompakt

Hyundai har visat flera olika varianter av en kompakt sportbil och troligen blir bilen eldriven när den till slut får premiär. Även här väntas kroatiska Rimac kunna bidra med en hel del teknisk kunskap. Möjligen kan Hyundai och Kia dela på plattformen och troligen fortsätter koreanerna med att erbjuda alla olika drivlinor i en och samma modell.

LÄS MER: [Bugatti skapar "billig" terrängkörande modell](#)

Lamborghini

Det är klart att VW-koncernen också ska släpa med sig Lamborghini till elbilseran. Den första hybriden ska komma redan i år och Lamborghini arbetar på att modernisera och elektrifiera sin bästsäljande suv Urus. Den futuristiska konceptbilen Terzo Millennio från 2017 skvallrar lite om Hur Lamborghini ser på sin första elbil. Möjligen provar Lamborghini något som ingen annan lyckats med hittills: en elmotor inne i varje hjul.



Lotus Evija byggs bara i 130 exemplar.

Lotus Evija

1973 hästkrafter och 1 680 kg. Wow! Det kommer att gå undan när Lotus visar sin första elbil. Batteriet blir på 70 kWh och Lotus väntas begränsa upplagan till 130 exemplar. Det blir spännande att se hur mycket Volvo Cars bidragit med till drivlinan. Designchefen Russell Carr har avslöjat att framtidens Lotus-bilar ska se ut som Evija och troligen får vi se också ett par mindre effektstarka modeller framöver.

LÄS MER: [Brittiska Lotus släpper Evija – eldrivna supersportbilen](#)

Maserati GranTurismo/GranCabrio

Maserati har avslöjat att de första elbilarna ska byggas på designen från den utgående GranTurismo. Byggstart blir under nästa år. Maserati påstås ha byggt en egen drivlina som är i det närmaste klar för testning. Räkna med en fyrsitsig coupé samt en bil med cabriolet. Vi kommer troligen också att få se en eldriven Levante.

Pagani EV

Sportbilstillverkaren Pagani hänger också på elbilsracet. Och trots att Pagani nöjer sig med att bygga 40 bilar per år. En ny Huayra ska visas 2022, då med en V12-motor, och samma plattform är redo för en elbil och vi gissar att den kommer relativt tätt på den nya generationen av supersportbilen.



Pininfarina Battista.

Pininfarina Battista

Pininfarina är inne i en tranformation från renodlat designhus till fullfjädrad biltillverkare. Just nu pågår slutdesignen på sportbilen Battista som Pininfarina gör tillsammans med Rimac. Specifikationen berättar om 1 900 hästkrafter. Battista ska byggas i 150 exemplar med första leveranser under det här året. Planen till 2025 innehåller också tre olika suvar.

Porsche 718

Porsche har redan visat elbilen Taycan men det finns förstås planer på ett bredare elbilsprogram. Enligt Porsches Putz Meschke är det modellerna 718 Cayman och 718 Boxster som passar allra bäst för eldrift. Troligen får vi se en eldriven Macan om två år och strax efter det en 718 med batteri och elmotor.

LÄS MER: [Nu visar Elon Musk upp nya Tesla Model Y](#)

Porsche 918

Porsche arbetar med en ny 918 Spyder och enligt chefen Oliver Blume finns det ännu inget beslut om Spyder blir eldriven eller om den får förbränningsmotor. Enligt Blume avgörs en del av hur snabbt det går att utveckla nya batterier med lite mer energi per kilogram. Och det är inte bråttom att ta beslut. Tidigast 2025 ska nya 918 Spyder vara klar.



Renault Zoe i RS-tappning. Kanske inte en supersportbil, men det lär gå undan i den lilla elbilen.

Renault Zoe RS

Renault har visat en ny Zoe och eftersom Renault också avslöjat att deras RS-bilar behöver elektrifieras kan vi se fram emot en Zoe RS. Nu kan det te sig märkligt att Renault väljer Zoe i stället för den lite coolare Clio. Senast 2022 vill Renault visa upp sin första eldrivna RS-bil.

Rimac C_Two

Kroatiska Rimac har flera projekt på gång med olika biltillverkare men också en egen modell. Bilen är döpt till C_Two och drivlinan utvecklar hela 1 900 hästkrafter och klarar 0–100 km/tim på mindre än två sekunder. Rimac planerar att visa bilen på bilsalongen i Genève nästa månad. De första 150 bilarna ska byggas redan i år.

Tesla Model S Plaid

Tesla vill förstås inte ramla längre och längre bak i kön av snabba elsportbilar. En lite fräckare och snabbare version av Model S utvecklas som bäst och modellen får då efternamnet Plaid. Jämfört med en vanlig Model S har Plaid ytterligare en elmotor och de tre motorerna ska tillsammans ge Model S sportbilsprestanda i nivå med konkurrenterna. Produktionen ska starta redan i år.



Kommande Tesla Roadster, i ny tappning, måste naturligtvis finnas med på den här listan.

Tesla Roadster

Tesla valde att inte ersätta gamla Lotus-baserade Roadster direkt utan har gått lite omvägar via andra modeller. Men nu ser det ut som att den generation av Roadster som visades redan 2017 kommer att gå i produktion under 2020 eller 2021. Det viskas om ett batteripaket på hela 200 kWh vilket skulle räcka till en räckvidd på närmare 100 mil. Elon Musk har lovat att bilen ska klara 0–100 km/tim på mindre än två sekunder.

Volkswagen ID.3R

Volkswagen har börjat sälja folkelbilen ID.3 och när utrullningen av flera ID-bilar är klar kommer vi att få se en R-version. VW har några år på sig och kommer att under tiden till lansering försöka bestämma med en eldriven R-bil är för något. Det blir troligen dubbla motorer och fyrhjulsdraft.

LÄS MER: [Porsche Taycan kostar lika mycket som två Tesla](#)



Av Jan-Erik Berggren



12. Ny teknik: Bättre ljud i stereon genom uppgradering via nätet

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-02-02, 20:54, uppdaterad 2020-02-03, 00:03

Få bättre ljud i en begagnad bil genom uppgradering via nätet - ny teknik från Harman ger nya möjligheter.



Det amerikanska företaget Harman ligger bakom varumärken som Harman Kardon, JBL, Mark Levinson och Bang & Olufsen vilka återfinns i bilar från Audi, BMW, Toyota och Volvo med flera.

Harman har utvecklat ett system för uppgradering via nätet av mjukvaran ljudanläggningar i fordon. Systemet innebär att biltillverkarna måste installera ljudanläggningar med större processorkraft och bättre högtalare i grundmodellerna.

Uppsidan för biltillverkarna är att kunderna i efterhand kan uppgradera ljudet i bilen mot en avgift. Det kan vara om den första kunden kommer på nya tankar eller om en begagnatkund vill ha bättre ljud.

Det blir också möjligt att välja mellan fler uppgraderingar från olika varumärken. Föredrar man klassisk musik kanske en Bang & Olufsen-uppgradering passar bäst och för rock kan JBL vara bäst val.

En annan möjlighet med upplägget är att kunna provlyssna hur en uppgradering kommer att låta.

Harman föreslår också tillfälliga uppgraderingar. Det kan passa för bilsemestern, men är framförallt tänkt som ett extra alternativ när man hyr bil.

Upplägget kan också vara skattemässigt fördelaktigt i vissa länder.

[Infotainmentjätte hjälper Volvo bli världsbäst](#)

[Billjud utan högtalare från Continental och Sennheiser](#)

["Släck ned FM-bandet" – så mycket kostar digitalradio i din bil](#)

13. 20 år sedan sist – nu gör diesel comeback hos jänkarna

Publicerad 2020-02-03 19:01

Amerikanerna går mot strömmen. Här är dieselmotorn i allra högsta grad vid liv.



I januari var bara en av fem nya bilar i Sverige dieseldrivna, enligt siffror från branschorganisationen Bil Sweden. Det är i princip en halvering jämfört med samma månad året innan då dieselandelen låg på 39 procent

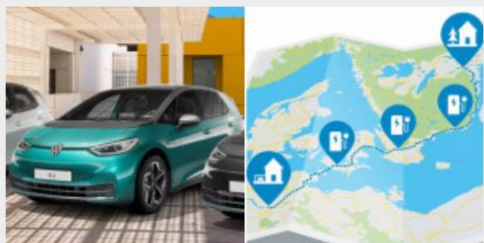
Några år tidigare var långt över hälften av alla nya bilar i Sverige dieseldrivna, men dieselandelen har rasat efter Volkswagens utsläppsskandal och i takt med att straffskatten på dieslbilar höjts.

I USA har dieslbilar aldrig riktigt fått ordentligt fäste. På 1980-talet experimenterade flera amerikanska biltillverkare med dieselmotorer, men de tog inte fart, och på senare år har dieselmotorerna fått det ännu tuffare i USA på grund av hårda utsläppskrav och skandalen med Volkswagens "clean diesel"-bilar.

Nu verkar dock något vara på väg att hända. General Motors har lanserat en ny generation av jättesuven Chevrolet Tahoe och den ännu större Suburban, och båda två kommer med dieselmotorer – för första gången på 20 år. Det handlar om GM:s raka dieselsexa på 3,0 liter som redan finns i koncernens pickuper.

Med dieselmotor får Chevrolets jättesuvar 282 hästkrafter och 623 Nm, men än så länge finns inga uppgifter kring förbrukning eller utsläpp. Det finns heller inga planer på att sälja modellerna officiellt i Europa från GM:s sida.

Erik Söderholm



Här är elbilen som kommer krossa många fördomar

ANNONS VOLKSWAGEN Kort räckvidd, bara lämpade för städer och så vidare? Har du hört det förut? Därför stämmer det inte.

Vi Bilägare

14. Fjällresa eller långsemester med elbilen en omöjlighet?

VOLKSWAGEN

Fjällresa eller långsemester med elbilen – en omöjlighet? Inte alls. Många svenskar har dock fortfarande bilden av elbilar som främst lämpade i storstäderna. Här reder vi ut missförstånd och myter kring räckvidden.



Volkswagen storsatsar på e-mobilitet i och med den nya ID.-familjen, och Sverige är ett av länderna i världen där det finns flest elbilar per invånare.

Det finns dock fortfarande stora missuppfattningar kring vad elbilarna egentligen klarar av. Du kanske själv har hört dem?

Elbilar är bara bra i städer och för kortare sträckor, de laddas ur snabbt och så vidare.

Det kanske är sant historiskt, men med ID.-familjen tar vi ett rejält kliv framåt vad gäller räckvidden.

- Du får själv välja storleken på batteriet i din ID. Bilarnas räckvidd sträcker sig från 33 mil upp till hela 55 mil enligt den nya standardiserade körcykeln WLTP.
- Räckvidden påverkas, precis som i en vanlig bil, av externa faktorer som temperatur, hastighet och topografin i området. Men det går att optimera räckvidden genom att till exempel värma upp kupén i god tid innan du kör iväg.
- Vill du köra långt? ID. går att snabbbladda, vilket innebär att det kan räcka med ett stopp på endast 30 minuter för en 70 mil lång resa.
- Men det finns ju så få laddstationer i Sverige, kanske du tänker? Det påståendet får allt mindre relevans. Utbyggnaden av snabbladdare går i rask takt och platserna som saknar snabbladdning blir allt färre. Förutom de snabbladdare som sätts upp längs de stora vägarna så ingår Volkswagen i laddnätverket Ionity, som bygger 400 supersnabbbladdare genom Europa. Ett antal av dessa kommer placeras i Sverige. Om du laddar på en Ionity-station är du garanterad högsta tänkbara laddhastighet, vilket innebär kortare stopp. Nyligen invigdes Ionitys station i Mantorp, vilket underlättar för dem som reser mellan Stockholm och Göteborg.
- Den vanligaste platsen för laddning har visat sig vara i hemmet, vilket innebär att resan alltid startar med "full tank".



[Läs allt om Volkswagens elbilssatsning här!](#)

Som du ser finns det redan nu goda möjligheter för att köra långt i din elbil, och det kommer bli ännu lättare och smidigare i framtiden.

Pendling till och från jobbet, kundmöte några mil bort på eftermiddagen och sedan hämtning av barn och skjuts till en rad aktiviteter på kvällen? Inga problem för nästa generations elbilar.

Och om batteriet skulle ladda ur är det alltid bra med en kaffepaus tills din bil laddat upp sig igen.

VOLKSWAGEN

15. Ladda elbilen på motorväg i 130 km/h och sex andra laddtekniker

2020-02-02 07:00

Laddning är en knäckfråga för elektrifierade fordon. I Renault-projektet Incit-EV utvärderas sju alternativ för framtidens laddning. Bland metoderna finns dynamisk laddning i motorvägshastighet.



Renault Zoe.

Hur stor tank har du i din bil? Den frågan har de flesta fossilbilsägare inte svaret på. Skälet är att en fullt fungerande infrastruktur av mackar i kombination med en lagom stor tank och tillräckligt effektiv motor har raderat bort oron för soppatorsk.

Men för elbilar är det annorlunda.

I dagsläget är laddinfrastrukturen bristfällig och elbilsmarknaden ganska omogen. Som ägare till en batteribil behöver man i många fall kunna ladda hemma för att det ska vara hanterbart. Men för många är inte det möjligt. Så hur ska det gå att få elektriska fordon att bli fullgoda alternativ till bilar med förbränningsmotor?

Här kommer det europeiska projektet Incit-EV in. Bakom står Renaultkoncernen tillsammans med 32 samarbetsparter i Europa.

Syftet är att förbättra användarupplevelsen för elbilister, samt hitta lösningar för att uppfylla de flesta av behoven som marknaden kan ha.

Kontaktlös laddning i 130 km/h

Projektet startade nu i januari och pågår i 48 månader, där den första analysperioden pågår fram till april 2020. I fas två initieras sju olika demonstrationsprojekt och mot slutet av perioden är tanken att de tekniklösningar som kan skalas upp med tillfredställande resultat ska lanseras brett.



FILM: https://youtu.be/VP_bB-c2wlc

Så vilka tekniker kommer att testas? Induktionsladdning – både stationär och dynamisk. Dubbelriktad laddning. Därtill ska de även testa en lösning med högspänningsladdning.

I Paris ska konsortiet testa hur dynamisk laddning kan ske, i två separata projekt.

Det första handlar om induktiv laddning där två prototypbilar, en personbil och en skåpbil, utrustas för att klara av detta. En viktig del av projektet handlar om att se hur en elväg kan integreras med elnätet, men även hur acceptansen för den här typen av laddning är – och värdet av den.

Ett tredje projekt, som sker i Versailles, handlar om att kunna ladda fordon i motorvägshastighet. Tanken är att man ska få till en testbana där bilar kan rulla i 130 km/h och få kontaktlös laddning.

Läs mer: [Mobil laddrobot ska minska behovet av laddpunkter](#)

I Amsterdam och Utrecht är det dubbelriktad laddning som gäller. Där blir fokus att få till ett system där bilpoolsbilar används i en V2G-lösning (vehicle-to-grid). Syftet är att tekniken ska kunna leda till ett system för smart energianvändning.

Även i Zaragoza ska ett projekt för dubbelriktad laddning köras. Men här handlar det om lågspänning där även tvåhjulingar involveras. Vid stadens flygplats samt centralstation startas också försök med dynamisk laddning i taxifiler.

Utöver dessa byggs ett högspänningssystem i utkanten av Tallin. I en av Turins förorter ska en laddcentral testas på parkeringsplatser för bilpooler.

FELIX BJÖRKLUND

16. Nu börjar etanolen fasa ut på mackarna – ersätts med HVO-diesel

Publicerad 2020-02-03 6:55

Text Klas Skarin

Med sjunkande omsättning börjar det bli svårt för landets drivmedelsbolag att hålla igång försäljningen av E85. OKQ8 och Circle K har som mål att bibehålla en E85-station på varje ort.



E85 börjar ersättas med HVO100 på allt fler stationer i landet men riskerar aldrig att försvinna helt då den finns kvar i landets drivmedelsdepåer för låginblandning i vanlig bensin (E5).

Den låga efterfrågan på E85 har fått landets mackkedjor att tänka om. I dag är efterfrågan större på HVO-diesel, som har ökat kraftigt för personbilar senaste tiden. Efterfrågan ökar i hela landet men utbyggnaden av HVO100 har varit störst i Stockholm, Göteborg och Malmö.

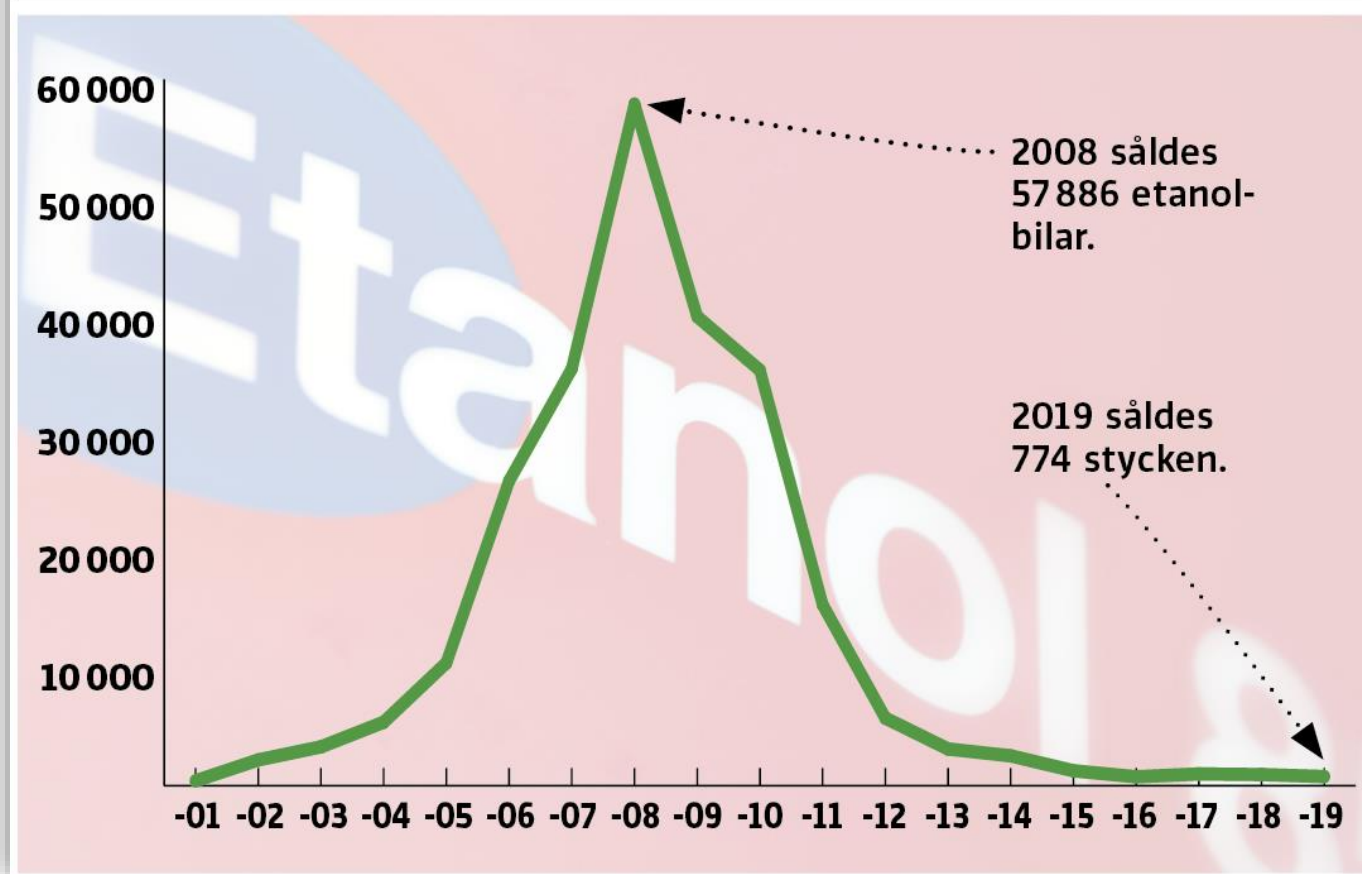
– Vi byter E85 mot HVO100 på många stationer men strävar alltid efter att ha E85 lättillgängligt för våra kunder och på minst en station per ort, säger Maria Philipson, kommunikationsansvarig på Circle K i Sverige.

Drivmedelsbolagen är väldigt beroende av att det kommer ut nya bilar på marknaden. Under förra året såldes bara 774 nya etanolbilar och merparten var Fords suvmodell Kuga som nu är ensam etanolbil på svenska nybilsmarknaden. Att ägare till begagnade E85-bilar väljer att tanka bensin gör efterfrågan ännu mindre.

– Volymerna har gått ner över lång tid vilket gör det problematiskt för oss att få en effektivitet på våra stationer. Vi har en väldigt låg försäljning samtidigt som vi har haft E85 på hela stationsnätverket, säger Erik Stenströmer Moglia, bränslechef på OKQ8 Retail.

Läs också: [Efter etanolhaveriet – nu hoppas Ford på en andra chans](#)

FAKTA ANTALET SÅLDA ETANOLBILAR 2001–2019



Kan ge problem på vintern

Den låga omsättningen på E85 kan orsaka problem mellan sommar- och vinterkvalitet då andelen bensin höjs till 25 procent under vintern för att undvika kallstartproblem. Vid för låg omsättning hinner inte sommaretanolen bytas ut naturligt innan vintern slår till. Ett scenario som kan innebära att etanolen får transporteras tillbaka och blandas om i depån.

– Är en produkt orörd under väldigt lång tid finns också en risk att vi får vattenutfällning eftersom etanolen har lättare att dra åt sig vatten än bensin. Hittills har vi inte haft några problem utan upplever E85 som en väldigt stabil produkt, säger Erik Stenströmer Moglia.

Förutom HVO100 satsar OKQ8 på sin egen så kallade "premiumdiesel" med additiv för rengöring och korrosionsskydd samt en garanti på minst 40 procent förnybart i produkten.

– Utöver det har vi alltid två bensinkvaliteter vilket blir väldigt viktigt om vi satsar på låginblandad E5 och E10 i framtiden. Vi vill kunna erbjuda marknaden minst två bensinprodukter eftersom inte alla kan tanka E10, särskilt inte bilister med äldre bilar, säger Erik Stenströmer Moglia och syftar på de plaster och material som kan spricka.

– **Bensin och etanol** kan samverka och göra så att vissa plaster mjuknar upp eller spricker. En del av våra stationer har plastade stältankar för att undvika korrosion och klarar helt enkelt inte av E10.

OKQ8 har i dag 93 stationer där HVO100 har ersatt E85 och erbjuder fortfarande E85 på 500 stationer, inräknat samarbetet med Tanka. Målsättningen är att bibehålla en station med E85 på varje ort.

– **Vi kan ha ett bra** och lättillgängligt nätverk av både HVO100 och E85 men i dag kör många på diesel och för oss handlar det om att få ut mesta möjliga ur den infrastruktur vi har. Jag är övertygad om att E85 kommer att finnas kvar, en infrastruktur som vi har investerat väldigt mycket i.

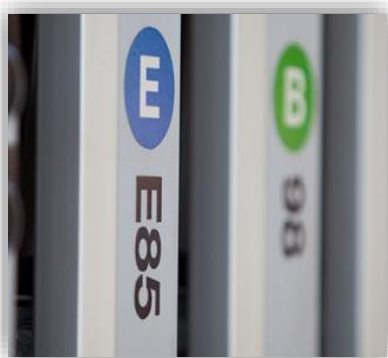
Försäljningen måste öka

Inom kort kommer OKQ8 ha 100 HVO-mackar i landet. Pumputrymmet som tas i anspråk är E85 vars tankar istället fylls med förnybar diesel.

– En förutsättning är att försäljningen kommer i gång, annars kommer det inte vara hållbart för oss att ha kvar etanolbränslet. Oavsett hur mycket vi vill finns det ingen logik i att fortsätta, utan då måste vi hitta andra förnybara alternativ som gör mer nytta, avslutar Erik Stenströmer Moglia.

Till årsskiftet vet vi om EU förlänger Sveriges skatteundantag på E85. Kan biodrivmedlet prissättas strax under bensinpriset finns det goda chanser för etanolen att leva vidare. I en rapport spår OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) att etanolpriset sjunker med åtta procent fram till 2027. Anledningen är god tillgång på råvaror för etanolproduktion.

Relaterade artiklar



[Bilfrågan: Kan jag börja köra på etanol efter tio år?](#)



["Jag ska aldrig tanka etanol igen"](#)



[Efter etanolhaveriet – nu hoppas Ford på en andra chans](#)

17. Bilfrågan: AdBlues problem vid kyla?

Text Redaktionen

Publicerad Idag 7:00

"Det förvärms i 20 minuter skriver ni. Vad händer under de 20 minuterna – ingen AdBlue-funktion?" Vi Bilägare svarar.



Fråga: [AdBlue fryser vid minus 11 grader](#) men förvärms i 20 minuter skriver ni. Vad händer under de 20 minuterna – ingen AdBlue-funktion? Om man kör dieselvärmaren till motorn, värmer det AdBlue också? Vad går sönder på bilar med AdBlue vid kallstart?

S Granlund

Svar: AdBlue i kombination med SCR-katalysator är ett system som effektivt minskar dieselbilars kväveoxidutsläpp. Selektiv katalytisk reduktion kom först på kolkraftverk och infördes sedan på tunga dieselfordon. Nej, dieselvärmaren höjer visserligen temperaturen också i kupén, men det lär knappast påverka AdBlue-systemet. Problemet vid kyla tycks uppstå i reningens ledningar. EU6-kravet är att reningen ska komma igång inom maximalt 20 minuter vid minus 15 grader C. Tydligt testades inte systemet ordentligt vid lägre temperatur. Många bilägare råkade illa ut vid sträng kyla. VW har nu en ny, tjockare ledning mellan tank och insprutningsventil. Vid kontakt med Volvo Cars svarar presschef Karin Wik att "Volvo gjort ett antal mjukvaruuppdateringar, och bilarna ska klara sig bra under kommande vinter. Om någon läsare är osäker på om han eller hon har de senaste uppdateringarna ber vi dem att kontakta sin certifierade Volvoverkstad". Biltillverkaren har ett särskilt åtagande enligt avgasreninglagen som säger att reningens alla komponenter ska fungera i fem år eller 8.000 mil.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare



18. Tanka kritiseras för "klimatsmart" reklam

Publicerad 30 jan 2020 kl 16.43

På sin hemsida gör Tanka i Sverige AB reklam för drivmedel och marknadsför det som "klimatsmarta drivmedel". Något som Konsumentverket nu kritiserar.



Konsumentverket menar att Tanka i Sverige AB:s reklam för "klimatsmarta drivmedel" är vilseledande samt strider mot god marknadsföringssed.

Marknadsföringen bedöms av Konsumentverket som "ett ospecifikt påstående som ger konsumenten intrycket att Tankas drivmedel inte har någon påverkan på miljön eller en viss positiv miljöpåverkan", vilket framgår i ett beslut från Konsumentverket.

Vidare menar Konsumentverket att användandet av påståenden som "klimatsmart" ska preciseras för att visa vilka fördelarna för miljön är.

I Tankas reklam ska detta inte framgå, vilket har lett till att Konsumentverket anser att reklamen är vilseledande.

I beslutet från Konsumentverket menar det att de vill se "frivilliga rättelser" från Tankas sida och att de därför ges möjlighet att bland annat redogöra för de ändringar som kommer att göras med anledning av kritiken.

Expressen har sökt Tanka för en kommentar.



Ebba Larsson



19. Galna ökningen - laddbilar upp 93 procent i januari

2020-02-03

Maths Nilsson

”Den högsta nivån någonsin i Sverige”



Laddbara bilar slår alla tiders rekord i Sverige och ökar med 94 procent. I januari var nästan var tredje ny bil elektrisk eller laddhybrid och för första gången är de förbi dieselbilarna. – Den högsta nivån någonsin för en enskild månad, säger Mattias Bergman, VD på BIL Sweden.

Det blev en väntad nedgång i januari för både personbilar och lätta lastbilar eftersom fordonsskatt höjningen vid årsskiftet medförde en kraftig uppgång för nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar i december förra året. Nyregistreringarna av personbilar minskade med 18 procent och lätta lastbilar minskade med 57,5 procent.

[TESTET: Laddbilar är inte symbolpolitik](#)

Laddbara bilar slog alla tiders rekord och ökade med 94 procent. Registreringarna av laddbara bilar, dvs rena elbilar och laddhybrider, ökade med 94 procent i januari. Andelen laddbara bilar av de totala nyregistreringarna var rekordhöga 30,7 procent.

– Bakgrunden till vår prognos om en andel laddbara bilar på 30 procent i år och 40 procent nästa år är en kraftig ökning av utbudet av laddbara bilar i olika prisklasser och inom de olika segmenten. Det här ställer krav på att utbyggnaden av laddinfrastrukturen påskyndas, så att den går i takt med det ökade utbudet och den ökade efterfrågan på laddbara bilar, fortsätter Mattias Bergman.

Samtidigt som andelen laddbara bilar ökade kraftigt i januari minskade andelen bensin- och dieselbilar. I januari i år var 36,8 procent av nyregistreringarna bensinbilar och 21,5 procent dieselbilar. I januari förra året var 41,3 procent bensinare och 38,6 procent dieslar. Den minskade andelen bensin och dieselbilar i januari ska även ses mot bakgrund av den köprusch av sk malusbilar som skedde i december inför höjningen av fordonsskatten vid årsskiftet då WLTP-värden infördes i Bonus-malussystemet. Andelen gasbilar ökade från fjolårets låga nivåer. Gasbilarna hade en marknadsandel på 2,6 procent.

Volvo V60 blev den mest sålda bilen i januari, men Volkswagen Passat nosar den i hälar. Passat GTE blev den överlägset mest sålda laddhytbriden med 652 bilar, följd av Kia Optima. Volvo V60 som blev den mest sålda bilen stod endast för 345 laddhybrider.

– Vi är mycket glada och stolta över att Passat GTE tas emot så väl av svenska bilköpare och inte minst tjänstebilsförare. Vår ambition är att elektrifiera den svenska bilparken och Passat GTE är en viktig del i det, säger Sten Forsberg, chef Volkswagen Sverige.

Volvo förklarar sin tillbakagång i januari med att marknaden är ryckig efter de nya WLTP-reglerna.

– En tillfällig ryckighet är väntat när nya parametrar påverkar bilkonsumenterna. Det är ändå glädjande att se att Volvo V60 är Sveriges populäraste bil och att vi har flera bilar med på topp-listan, säger Fredrik Isakson, försäljningsdirektör på Volvo Car Sverige.

Kia blev en vinnare på marknaden och ökar med 24,7 procent i januari på en totalmarknad som backar 18 procent, jämfört med samma månad föregående år.

– Det är glädjande att se det stora intresset för våra elektrifierade bilar, säger Peter Himmer, VD Kia Motors Sweden som inom kort lanserar fler laddbara modeller.

De mest sålda laddbara bilarna i januari

1. Volkswagen Passat GTE (652 bilar)
2. Kia Optima Plug-in Hybrid (486)
3. Mitsubishi Outlander PHEV (427)
4. Kia Niro Plug-in Hybrid (351)
5. Volvo V60 Twin Engine (346)
6. Volvo S/V90 Twin Engine (312)
7. Kia e-Niro (282)
8. Volvo XC60 Twin Engine (227)
9. BMW 330e (145)
10. Renault Zoe (133)

Mest sålda alla kategorier:

Volvo S/V60 med 1 052 registreringar (förra året 1 227) följd av VW Passat 981 (428), Kia Niro 742 (614), Volvo S/V90 696 (1 209), Kia Optima 486 (141), Volvo XC60 443 (796), VW Tiguan 443 (839), Mitsubishi Outlander 428 (470), Volvo XC40 410 (442) och Toyota Corolla 367 (0).



20. Boris Johnson stoppar avgasbilar fem år tidigare än tänkt

Publicerad 2020-02-04, 15:55, uppdaterad 2020-02-04, 19:32

Storbritannien tidigarelägger totalstoppet för nya bensin-, diesel- och hybridbilar fem år, meddelar premiärminister Boris Johnson.



Boris Johnson och David Attenborough.

Tidigare var planen att försäljningen av bensin- och dieslbilar skulle stoppas år 2040. Nu ska även hybridbilar inkluderas och stoppet tidigareläggs fem år. Det görs för att uppnå målet noll nettoutsläpp i Storbritannien år 2050.

Miljövänner menar att detta inte räcker och premiärminister Boris Johnson kontrar att stoppet kan flyttas fram ytterligare om det visar sig möjligt. På flera andra håll, exempelvis i Norge, planeras liknande förbud redan om fem år.

Utspelet från Boris Johnson gjordes tillsammans med den legendariske tv-profilen David Attenborough i London under ett upptaktsmöte inför höstens globala klimatmöte COP26 i Skottland.

Claire O'Neill som varit ansvarig för klimatmötet, men fått sparken, ger följande råd utifrån sina erfarenheter av Boris Johnson:

"Mitt råd till alla som Boris lovar saker – det må vara väljare, världsledare, ministrar, anställda eller till och med familjemedlemmar – är att få det skriftligt, låta en advokat kolla på det, och kontrollera att pengarna finns på banken", säger hon i en radiointervju med BBC.

Av Magnus Fröderberg



21. Nu fyller Volvos ikoniska sportbil 60 år

Redaktören bytbil 2020-02-02

En svensk bilkon fyller 60 år.

I slutet av januari 1960 visades Volvo P1800 för första gången för publiken på bil-salongen i Bryssel. Bilen som ritades av Pelle Pettersson blev en succé och har körts både av Helgonet och kung Carl XVI Gustaf.



Det har gått ganska exakt 60 år sedan Volvo för första gången visade upp den legendariska sportkupén Volvo P1800. Bilen gjorde bejublad entré för första gången på Bryssel Auto Show den 24 januari 1960.





Den säkra tekniken från Volvo Amazon tillsammans med Pelle Pettersons ikoniska design gjorde bilen till en succé i hela världen. Redan 1957 ritade designern Pelle Petterson Volvo P1800 i de italienska designstudiorna i Frua. Tekniken i bilen kom från Volvo Amazon.

Designen hade italienska influenser, motorn var svensk, men till en början byggdes P1800 hos Jensen Motors i England med karosser pressade i Skottland. Allt löpte dock inte helt problemfritt till en början vid produktionsstarten 1961. Kvaliteten var så dålig i början att de 250 första bilarna fick tas in på fabriken och repareras innan de kunde levereras. Därför flyttades produktionen hem till Volvos Lundby-fabrik 1963.



Med 100 hk och en acceleration upp till 100 km/h på endast 12,1 sekunder var Volvo P1800 en snabb bil för sin tid. Trots de anmärkningsvärda fartresurserna tummade inte Volvo på säkerheten. Bilen blev den första sportbilen i världen med säkerhetsbälten för alla fyra passagerare. För att visa hur starka bältena var hängdes en P1800 upp i trepunktsbältet i en kran i hamnen i Hamburg.

Men allra mest känd är kanske P1800 för att ha den blev Helgonets bil. Roger Moore spelade hjälten Simon Templar som rattade en P1800 S i den kända tv-serien. Roger Moore gjorde sådan succé i rollen att han snart fick bli James Bond.

Även vår svenske kung Carl XVI Gustaf föll för bilens sköna linjer. P1800 blev ett kungligt åk från kronprinsen 18-årsdag och under flera år framåt. Ingen annan Volvomodell har gått längre än Volvo P1800. Amerikanen Irv Gordon hann köra sin P1800 515.000 mil innan han avled förra året. Han behövde faktiskt byta B18-motorn en gång, efter 400.000 mil.

P1800 utvecklades genom åren framför allt genom införandet av nya motoralternativ. På hösten 1968 lanserades en 2,0-litersmotor, B20, på 118 hk. 1969 försågs den nya motorn med bränsleinsprutning vilket ökade effekten ytterligare.

Hösten 1971 presenterades en ny version av modellen 1800, 1800 ES. Den hade ett nydesignat bakparti jämfört med de tidigare versionerna av 1800. Taklinjen förlängdes och bilen hade en profil som mer påminde om en kombi, en sports wagon. 1800ES var utrustad med ett bagageutrymme där kapaciteten hade utökats för att rymma till exempel golf- eller jaktutrustning.

Den nya versionen tillverkades i två år, 1972 och 1973. 1972 tillverkades båda versionerna, E och ES, parallellt, men bara 1800 ES tillverkades 1973.

När de sista bilarna byggdes 1973 och tillverkningen upphörde berodde det på allt strängare säkerhetskrav i USA i synnerhet. Det skulle helt enkelt ha blivit för dyrt att uppfylla dessa.

Genom åren har Volvo producerat flera kupémodeller: Volvo 262 C Bertone, Volvo 780 Bertone, Volvo C70 och Volvo C30. I dag har märket ingen kupé längre, den produceras i stället av systemmärket Polestar under modellnamnet Polestar 1 och är en hybridportbil.

FAKTA VOLVO P1800

Modell:	P1800 (1800 S, 1800 E, 1800 ES)
Tillverkning:	39 414 varav 5 078 var1800 ES
Kaross:	Coupe 2-sitsig, 2 + 2 (ES)
Motor:	Rak 4-cylindrig toppventilmotor på 1 778 cc (84,14 x 80 mm) och 100 hk vid 5 500 v/min. 1968 ökades effekten till 108 hk vid 5 800 v/min. 1968 kom också en 2,0-litersversion (1 986 cc, 88,9 x 80 mm) som 1969 fick bränsleinsprutning och 120 hk.
Kraftöverföring:	4-växlad manuell, 4-växlad manuell med överväxel eller 3-växlad automatlåda, samtliga med golvspak.
Bromsar:	Hydrauliska, skivor fram och trummor bak, senare modeller hade skivor runtom.
Mått:	Totallängd 435 cm (ES 438,5), hjulbas 245 cm

Relaterade artiklar



[Volvo 262C fyller 40 år](#)



[Rekordföraren i Volvo P1800 är död](#)



[Lucka 4 i Hjul-kalendern: Unika Volvon](#)



["En bisart välbevarad Volvo 780"](#)



22. Klassiskt bilmärke: Glas

Publicerad 10 november 2010

I likhet med åtskilliga andra bilbyggare startade Hans Glas GmbH sin verksamhet med att tillverka jordbruksredskap. Detta hände sig i staden Dingolfing i tyska Niederbayern. Firman grundades redan vid 1800-talets mitt och blev mycket framgångsrik. Trots det dröjde det ända till 1951 innan företaget gav sig in på området motordrivna fordon.



Glas 2600 V8 1967

Man gjorde det med besked, fast på ett litet annorlunda sätt. Skotern Goggo byggdes åren 1951–54 och var en jätte, nästan en bil på två hjul. Firmans första någorlunda riktiga bil var desto mindre.

Den hette Goggomobil och var i produktion från 1955 till 1969, just den tid då det tyska undret behövde bilar i alla klasser och storlekar.

Goggomobil såldes dels som vanlig tvådörrarsbil, dels som en marginellt fräsigare coupé. Den lilla bilen var inte mycket större än en Messerschmitt men den hade i alla fall fyra hjul.

Dock måste man säga att nästa satsning från firman, nämligen Glas Isar, var mycket mer en riktig bil. Medan Goggomobil haft en osande tvåtaktsmotor hade Isar en fyrtaktare, fast liksom i föregångaren var motorn tvåcylindrig, här av boxerkonstruktion.

I Goggomobil satt motorn bak men i Isar var motorn frontmonterad och antingen på 584 eller 688 kubik. 20 eller 30 hästar levererades vid ganska höga varv.



I det återuppväxande Tyskland behövdes transportfordon av alla slag. Från Glas lockade man med denna VW Transporter i miniatyr. 14 hästkrafter och 1,45 kubikmeter bagage. Bilen vägde tom 570 kilo.

Tämligen kantig

1962 kom en ny serie med modellerna 1004, 1204 och 1304, i produktion till 1967. Här bjöds raka fyror med överliggande kamaxel, ovanligt goda prestanda (så länge motorerna höll!) och till och med en kaross av kombi-coupé-typ.

Få biltillverkare har som Glas så målmedvetet och på så relativt kort tid jobbat sig upp från storleksklass till storleksklass. Hösten 1963 visades på Frankfurt-salongen ännu en modell och den måste ha överraskat ganska många bilintresserade.

Glas 1700 kallades den och modellbeteckningen syftade naturligtvis på cylindervolymen. Bilen var i storlek som en BMW 1500/1800 och var på många sätt ganska lik dem.



Mysputtrig deluxe-coupé i fickformat: Goggomobil på 13,6, 15 eller 18 hk. Bänk bak, lyxvagn i vitt, fejkade ekerkapslar och fejkad grill i nosen.



1961 års Glas Isar-Limousine var ganska lik en Trabant men hade fyrtaktsmotor av boxertyp, monterad fram men drivningen låg på bakhjulen.

Karossen var tämligen kantig och ritad av italienska Frua. Serietillverkningen startade först ett år senare och i juli 1965 lanserades en tvåförgasarmodell kallad 1700 TS.

Dessvärre stod inte allt rätt till med pengaflödet. Visserligen hade firman byggt drygt 40 000 bilar i 1004–1304-serien, men 1700-modellen hade kostat en hel del att utveckla. Det hade märkets kanske allra vackraste modell också gjort. Den kallades först 1300 GT och senare med större motor 1700 GT.



1960-moderniseringen såg bakljusen förstöras och den bakre stötfångaren nu (valfritt) förkromad - omformad för att tillgodose denna förändring.



*Flott värre med italienskritad kaross! Glas Coupé S 1004 tillverkades 1962 och 63.
De 42 hästarna gav en toppfart på 135 knutar.*

Även här hade Frua ritat karossen, en snygg liten coupé, som började byggas i mars 1964. Det var för övrigt Frua som också byggde karosserna. Totalt blev det 5 378 exemplar. De sista av dem tillverkades sedan BMW 1966 räddat firma Glas undan total bankrott.

Namnet Glas 1700 GT fick faktiskt leva ett år till men sedan var det dags att byta namn till BMW 1600 GT. Motor, växellåda och bakaxel kom nu från BMW 1600 TI. Bara 1 255 sådana vagnar byggdes, riktiga rariteter alltså.



Glas 1700 var firmans första mellanklassbil, i storlek och proportioner ganska lik konkurrenten BMW 1800. 13 789 såna här vagnar tillverkades, men har du sett någon?



"Glaserati" blev smeknamnet på firmans mest kraftfulla vagn, med 2,6-liters V8-motor på 150 hk. Såldes senare som (BMW) Glas 3000 V8 men var då bara tio hästar starkare.



Den lilla sportcoupén från Glas hade först 1 300-kubiksmotor och senare en 1 700. Kallades mot slutet BMW 1600 GT.

Amibitiöst tänkt

Men det finns ännu en Glas att berätta om, nämligen den mest ambitiöst tänkta av alla. Den kallades 2600 V8 och var en Gran Turismo av klassisk fason.

Fast den korta hjulbasen, bara 250 cm, gjorde inte mycket för att försköna den Frua-ritade karossen. Inte heller blev vägegenskaperna speciellt bra med de stora överhängen både fram och bak.

Motorn på 2,6 liter var i allt väsentligt konstruerad hos Glas och man hade planerat att senare öka storleken till tre liter. Glas-coupén kallades nästan från presentationen 1965 för "Glaserati" och tillverkningen startade i augusti 1966.

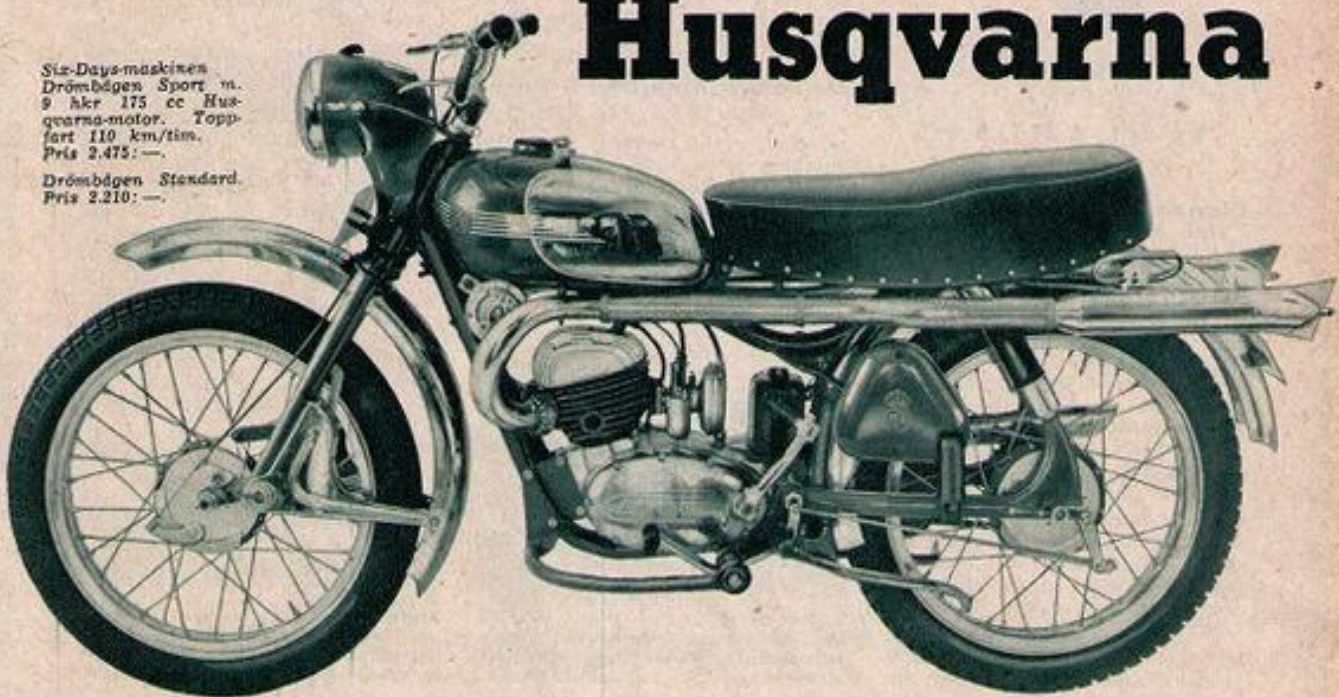
Tre månader senare tog BMW över ruljangsen och produktionen lades ner i början av 1967. Men mellan september 1967 och maj 1968 byggdes bilen igen, nu med trelitersmotor och BMW-emblem, onekligen ett erkännande.

Nya framgångar för

Husqvarna

Six-Days-maskinen
Drömbågen Sport m.
9 hkr 175 cc Hus-
qvarna-motor. Topp-
fart 110 km/tim.
Pris 2.475:—.

Drömbågen Standard.
Pris 2.210:—.



6 GULD *i inter-
nationella* **6-DAYS**

SLUT