



Opel Rekord (P1) 1957 – 60

- 1. Volkswagens nya elbil är lätt och lekfull.**
- 2. Under skalet på Taraschi Berardo bor en BMW i8.**
- 3. Amazon köper tio tusen elbilar av Rivian.**
- 4. Nytt material i elbilsbatterier tredubblar räckvidden.**
- 5. Ny teknik ska döda coronavirus i bilens interiör.**
- 6. Skattehöjningar 2021.**
- 7. Nya fordonsskatten: 520 000 kronor.**
- 8. Skattehöjning: 1 200 procent!**
- 9. Stora klimatbluffen avslöjad.**
- 10. Volvo är tyngst i Europa – klarar ändå utsläppsmålen.**
- 11. Renault öppnar upp för försäljning av utsläppsrätter.**
- 12. Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat.**
- 13. Jaguar XJ6-XJ12 1969–1986.**
- 14. Den hemlighetsfulla Mustangen.**

SVENSKA DAGBLADET

1. Volkswagens nya elbil är lätt och lekfull.

Julia Brzezinska Publicerad 2020-10-06.

ID 3 är den viktigaste modellen för Volkswagen sedan dieseldagen. Den lilla elbilen är först ut i satsningen till en mer klimatneutral bilflotta. Men har affischnamnet vad som krävs för att återfå kundernas förtroende och bli den nya folkbilen?



Den första elbilen i ID-familjen är en något förhöjd Golf.

Likheterna med Golf går inte att missa. Bilen har inte bara gett namn åt en kategori bilar utan är till och med själva måttstocken i klassen. Det är ingen slump att det första fordonet i ID-familjen är en något förhöjd Golf.

Volkswagen har förenklat själva startmomentet. När fordonet känner av din kroppstyngd i förarsätet räcker det med att lägga i "drive" för att köra iväg.

Tesla var i och för sig först med detta, men eftersom det är Volkswagen vi pratar om har man behållit startknappen för att gulla med traditionalisterna.

Det känns bekant bakom ratten, fast på ett nytt sätt. Hur långt har de vågat gå i sin digitala metamorfos? Förarmiljöns avsaknad av knappar och vred ger en lugn känsla. Framför ratten finns en liten skärm som visar hastighet, räckvidd, adaptiv farthållare och navigation. Det är avskalat och förenklat.

Vill man se trippmätare, elförbrukning och utomhustemperatur får man vända sig till den andra skärmen i mitten. Eller fråga bilen. Röststyrningen ska kunna hantera denna typen av frågor men mjukvaran är inte hundra procentig ännu. Huruvida man föredrar fysiska knappar och vred kontra "slideknappar" kan eventuellt vara en generationsfråga. Men oavsett ålder så är fysiska knappar för volym och AC enklare att hantera än dessa nya. Förarmiljön har tagit ett djärvt men positivt steg in i framtiden.



Snabbladdning är dyrt. Med Volkswagens laddkort betalar man 3,40 kronor per kilowattimme hos Ionity. Full tank kostar då 200 kronor.

Vid en runda med barnen kommenterar de den snabba accelerationen. Och det är svårt att inte vara först iväg från trafikljusen – från 0 till 60 kilometer i timmen går på 3,4 sekunder och den snäva vändcirkeln är till och med bättre än i riktigt små bilar, vilket väcker en stark lust att göra vågade U-svängar. ID 3 är mer emotionell än Volkswagens bränsleförbrännande jämlingar. Den direkta gasresponsen, snäva vändcirkeln och tystheten gör att det känns lätt och lekfullt.

Små saker gör att bilen känns närvarande i det jag gör bakom ratten. Till exempel ber en kvinnoröst mig att sänka farten när jag överskrider skyltad hastighet. Inför en annan hastighetsbegränsning motorbromsar bilen själv ner till tillåten fart istället för att bara frisegla. Det låter kanske som att bilen lägger sig i för mycket men det upplevs mer som en hjälpe hand.

Det är stor skillnad mellan elbilar som utvecklats från grunden och befintliga bilmodeller som konverterats till el. En fördel är att man kan placera de mer kompakta elmotorerna bak för att frigöra mer plats i kupén.

Detta ger också större designfriheter såsom kortare överhäng. Däremot kommer man inte undan extravikten som batterierna medför. ID 3 väger drygt 500 kilo mer än en vanlig Golf och den extra tyngden känns främst när man kör över tvära kanter.

Bilen är smidig i stadstrafik. I motorvägsfart är väggljudet okej och kursstabiliteten bra, jag behöver aldrig "passa ratten" utan bilen ångar på som tyska fordon gör. ID 3 upplevs faktiskt som större än vad den är. Både ifråga om utrymme, komfort och körkänsla.



Fördelen med att ha "växelknoppen" – vi känner igen den från BMW i3 – bakom ratten är att det blir mer utrymme i mittkonsolen.

Bagageutrymmet är som i Golf, det rymmer en barnvagn men inte mycket mer. Standardstolarna är bekväma och rymliga med justerbara armstöd men för längre resor hade jag definitivt valt de mer avancerade – och dyrare – ergosätena.

Det finns saker som inte är så bra, som den grova hårdplasten och de pianolackade dörrhandtagen men det stör inte. Personligen tycker jag att Volkswagen har kompromissat med rätt saker för att ID 3 inte ska bli dyrare än vad den är.

I utförandet med det mellanstora batteriet kostar bilen 434 900 kronor minus klimatbonus på 60 000 kronor. Det är en prissättning som gör att konkurrenter som BMW i3, Renault Zoe, Peugeot e-208 och Nissan Leaf får svårt att hävda sig – med tanke på att de har kortare räckvidd, mindre utrymmen och långsammare (eller lika kraftfull snabbladdning – e-208).

En billigare version med kortare räckvidd, 33 mil, och mindre motor kommer i vår, medan den dyrare fyrsitsiga varianten, som kan gå 55 mil, redan finns att beställa.

Privatleasingerbjudandet börjar på 3 500 kronor, då ingår service och 1 000 fria mil årligen. Kör du 1 500 mil, vill ha försäkring och vinter- och sommardäck med däckbyten inkluderade landar månadskostnaden istället på 4 800 kronor. Övermil debiteras med 7,50 kronor.

Service ska göras med maximalt 24 månaders intervall och kostar drygt 4 200 kronor per tillfälle. Milkostnaden för en elbil varierar med elpriset. Att ladda hemma eller på jobbet via laddbox är billigast, och tar cirka 4-5 timmar att ladda till 80 procent med trefasladdning. För detta rekommenderas laddbox. Volkswagens boxar kostar 4 350–9 260 kronor, där den dyrare kan göra beräkningar för flera användares individuella elförbrukning.



*Bilen är större på insidan än vad den ser ut att vara på utsidan.
Kupén är ljus och rymlig och baksätesspassagerarna har bra utsikt.*

Volkswagen har valt att lansera ID 3 trots att mjukvaran behöver korrigeras. Vi lyckas inte få full effekt vid snabbbladdningen och navigationen blir förvirrad när vi kör i tunnlar. Först vid årsskiftet kommer uppdateringarna som gör att man kan planera sina laddstopp via navigationen och spegla mobilen med Apple carplay eller Android auto. Eftersom bilen är uppkopplad kommer dessa uppdateringar gå att göra "över molnet".

Trots mjukvaruproblem som verkar vara mer regel än undantag bland elbilar är det ingen tvekan om att ID 3 är vassast i lilla elbilsklassen just nu. Den lyckas balansera mellan förnuft och känsla, där förnuftet finns i användarvänligheten och komforten och känslan i körningen och designen.



ID 3 är först ut med Volkswagens nya logotyp.

Specifikationer | Volkswagen ID3 Life (1st edition)**Grundpris:** 434 900 kronor (minus 60 000 kronor i miljöbilsbonus).**Förbrukning:** 157 Wh/km.**Räckvidd på el:** 42 mil.**Motor:** Synkron elmotor.**Max effekt:** 204 hk.**Max vridmoment:** 310 Nm.**Kraftöverföring:** Automatisk steglös, bakhjulsdriven.**Batteri:** Litiumjon, 58 kWh.**100 procent (11 kW):** 6 timmar 15 minuter.**80 procent (100 kW):** 35 minuter.**Skatt:** 360 kronor.**Tjänstevikt:** 1 836 kg.**Längd/bredd/höjd:** 4,26/1,80/1,56 meter.**Bagageutrymme:** 385–1 267 liter.**0–100 km/tim:** 7,3 sekunder.**Toppfart:** 160 km/h.**Motor/växellåda****Betyg: 6 av 6**

Elmotorn sitter bak av praktiska och tekniska skäl, detta gör ID 3 bakhjulsdriven. Kraften är tillräcklig för att göra omkörningar i alla lägen och bilen är pigg utan att för den skull spinna loss på bakhjulen.

Ekonomi**Betyg: 5 av 6**

ID 3 är dyr men ändå konkurrenskraftigt prissatt jämfört med andra elbilar.

Miljö**Betyg: 6 av 6**

Volkswagen bygger sina bilar på en klimatneutral fabrik och miljökompenserar för batterierna.

Köregenskaper**Betyg: 6 av 6**

Solid körkänsla. Styrningen är väl avvägd och accelerationen snabb. Utmärkt stadsbil med liten vändcirkel, även kursstabil i motorvägsfart, mer vägljud i högre hastighet men ej störande. Tack vare bakhjulsdrift premieras körglädjen.

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Har ännu inte krocktestats av Euro NCAP, dock tyder det mesta på att man kommer få högsta betyg eftersom man till skillnad från många andra i småbilsklassen också har ett fullgott fotgängarskydd. Filhållning och autobroms är standard.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

Är större än de flesta småbilar i klassen. Utmärkta köregenskaper, bra räckvidd och en helhet som känns modern och solid. Billiga materialval i dörrar och säten men det är inget som stör. Infotainmentsystemet är lätt att använda och förstå sig på. Går ej att montera dragkrok eller takbox men specialbyggd cykelhållare finns som tillval. Har barnsjukdomar såsom elektronikbuggar.

Två rivaler



BMW i3

Pris: 364 500 kr (efter miljöbonus).



Tesla Model 3 Standard Range Plus

Pris: 499 900 kr (efter miljöbonus).

Julia Brzezinska

Feber

2. Under skalet på Taraschi Berardo bor en BMW i8.

AV BOBBY GREEN 2020-10-14 KL 09:00.

Har fått ny handknackad aluminium-kaross.



[Taraschi Berardo](#) är namnet på en italiensk racerförare som 1947 började tillverka racer-bilar. Nu har hans namn återuppstått och satts på den här nya italienska sportbilen. Eller den är egentligen inte ny. Det här är en BMW i8 som fått sig ett helt nytt utseende.

Den nya karossen är handknackad i aluminium och inspirationen kommer från [Giaur 750 Sport Champion](#) från 1953 som var Taraschis mest populära modell. Jämfört med en i8 är specialbygget 30 centimeter längre och det mesta av detta finns baktill. Insidan är också helt omgjord med brunt läder och massa träinlägg. Mittkonsolen ser exempelvis ut som en fjällstuga. En i8 har 374 hästar original men denna ska ha 420 hästar och göra 0-100 km/h på 3,9 sekunder och sedan kunna toppa 280 km/h. Vill man ha mer pulver ska det även finnas versioner med 470 och 520 hästar.

Hur många som kommer tillverkas och vad det står på prislappen är oklart för tillfället.



3. Amazon köper tio tusen elbilar av Rivian.

PUBLICERAD: 13 OKT 2020, KL 09:04.

E-handelsföretaget Amazon har beställt elbilar av det amerikanska företaget Rivian. Elbilarna ska användas för att leverera varor och är en del i Amazons strategi att vara ett helt klimatneutralt företag senast 2040.



FILM: <https://youtu.be/rJJNTVy62PU>

De första elbilarna från Rivian ska levereras till Amazon under nästa år och senast 2022 ska Amazon ha fått 10 000 bilar. Om ytterligare åtta år, senast 2030, planerar Amazon att ha köpt cirka 100 000 elbilar. Bilarna ska byggas i Rivians anläggning i Normal, Illinois.

Amazon har utvecklat en distributionsbil tillsammans med Rivian och målsättningen har varit att skapa en bil som föraren älskar att använda och en bil som kunderna tycker om att få saker levererade från. Amazon och Rivian har också anpassat bilen till Amazons logistiksystem.

Bilen ska också vara säker med sensorer, kameror, AI-röststyrningssystemet Alexa och stora bromsljus för att alla runt om bilen ska se när bilen bromsar.

Designen är helt ny och anpassad för leveranser av paket där föraren kliver in i och ut ur bilen ofta.

Skåpbilen har en räckvidd på el på drygt 24 mil och bilen är den första av totalt tre modeller som Rivian och Amazon utvecklat tillsammans.



Amazon kommer att beställa cirka 1 800 bilar till sin verksamhet i Europa redan i år och totalt drygt 10 000 fordon till Indien. Dessutom ska Amazon börja använda eldrivna mopeder för leveranser i de största städerna i Europa och i New York.

Rivian har på senare tid uppmärksammats på grund av en rättslig tvist med Tesla. Enligt Tesla har personer plockat med sig affärshemligheter när de bytt till Rivian. Rivian har utvecklat en eldriven pickup, [R1T](#), som är en konkurrent till Tesla Cybertruck. Rivian har också byggt suven [R1S](#). R1T har 64 mils räckvidd.

Bland alla investerare som stått på kö för att investera i Rivian märks bland annat Ford. Amazon var av förklarliga skäl tidigt med på Riviantåget och har investerat drygt 6,5 miljarder kronor. När Ford klev in var notan 4,7 miljarder.

Enligt Rivian är det Ford som ska bistå företaget med expertis gällande massproduktion av bilar, något som behövs nu när Amazon lagt sin första beställning.

JAN-ERIK BERGGREN

**DUBBARNA SOM
SÄKRAR DIN RESA**

ICE ZERO 2

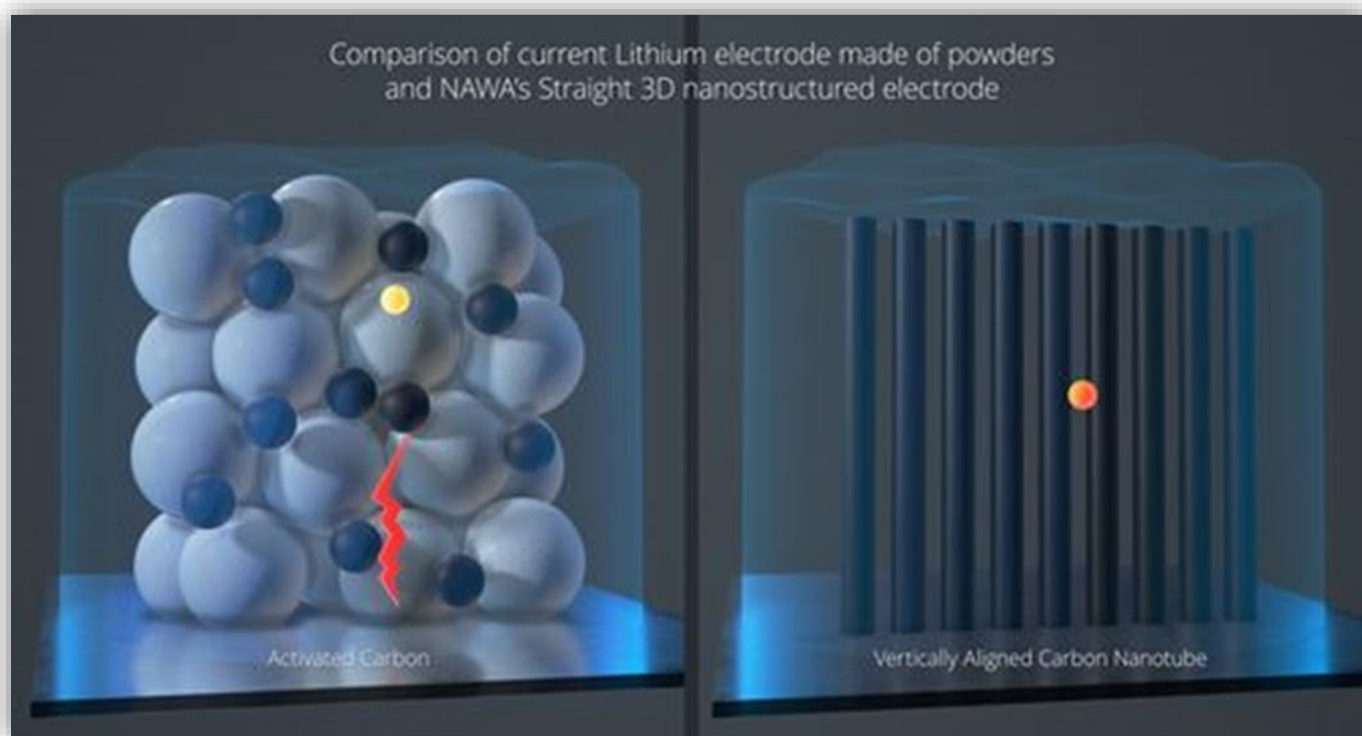
Läs mer

PIRELLI

4. Nytt material i elbilsbatterier tredubblar räckvidden.

PUBLICERAD: 07 OKT 2020, KL 12:06, av **JAN-ERIK BERGGREN**

Utvecklingen av framtidens elbilsbatterier har framför allt handlat om hur mycket kobolt som behöver användas för till snabb laddning och lång räckvidd. Men nu har företaget Nawa Technologies presenterat en ny elektrolyt som ska kunna användas i alla nya batterier från och med 2023. Elektrolyten tredubblar räckvidden i ett elbilsbatteri, enligt Nawa.



Litium, kobolt, nickel och mangan. Det är dessa material som det pratas mest om när det gäller utveckling av nya batterier till elbilar. Hur stora delar av varje ämne som används avgör en del av batteriets prestanda.

Men det finns ytterligare en komponent som är viktig, elektrolyten. Det är det ämne, ofta en slags saltlösning, som elektronerna rör sig i från de två batteripolerna. Polerna byggs av de fyra mest omdiskuterade råvarorna och det finns olika kemiska sammansättningar för att skapa batterier med högt energiinnehåll och bra förmåga för upp- och urladdning.

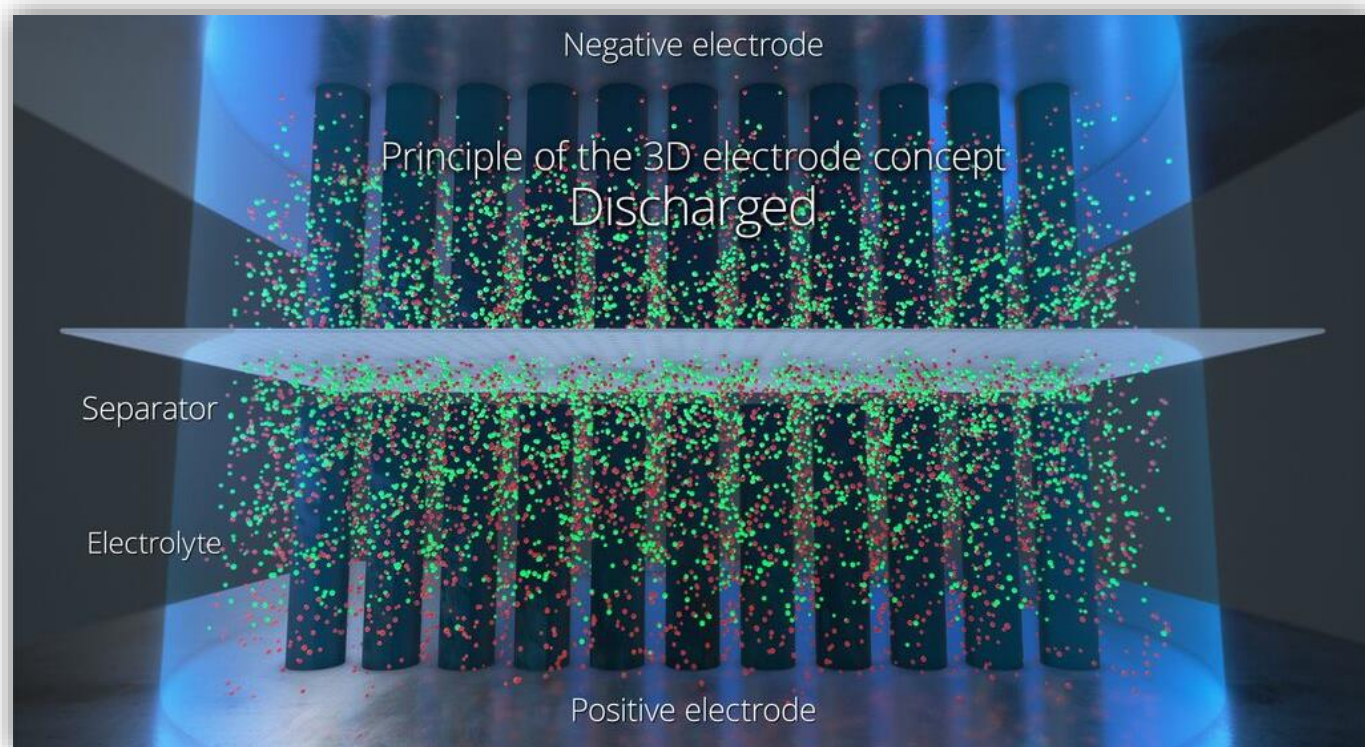
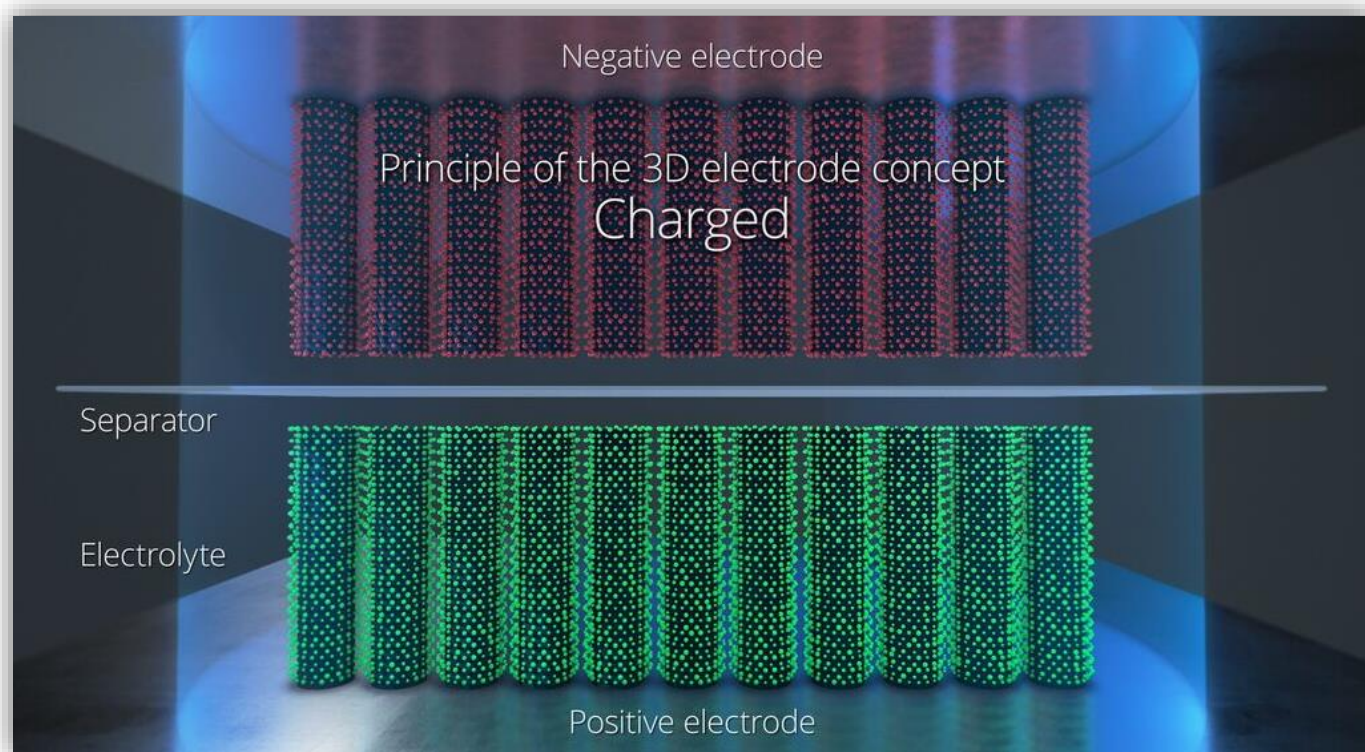
Företaget Nawa Technologies presenterar nu en ny typ av elektrolyt som kallas Ultra Fast Carbon Electrode. Samma teknik används för att ta fram snabbare och bättre kondensatorer.

Med nya typen av elektrolyt menar Nawa att batteriprestandan kan öka med tio gånger. Räckvidden på en storlek av batteri ska därmed bli tre gånger längre och batteriets livslängd ökar med fem gånger.

LÄS OCKSÅ: [Elbilsbatteri som klarar 200 000 mil](#)

Nawa säger att de kan leverera en ny elektrolyt för test redan inom tolv månader men produktionen startar i större skala först 2023. Enligt tillverkaren ska elektrolyten kunna användas i de fabriker som i dag bygger NCM-batterier och relativt snabbt därmed kunna förbättra prestandan för elbilar.

Elektrolyten ska också passa för flera olika kemiska sammansättningar av NCM-batterier och därmed kunna användas av så gott som samtliga tillverkare av elbilsbatterier.



Om elbilsbatteriet ska ha samma prestanda som i dag kan tillverkarna minska på till exempel det dyra materialet kobolt då elektrolyten förbättrar egenskaperna. Enligt Nawa Technologies kan klimatavtrycket från tillverkningen av batteriet minska med så mycket som 60 procent vid användningen av nya elektrolyten.

5. Ny teknik ska döda coronavirus i bilens interiör.

Publicerad 2020-10-13 kl 10:55, text Erik Söderholm.

Med hjälp av ny teknik minskar risken för att smittas av coronavirus i bilens kupé. Men det finns fortfarande frågetecken kring tekniken.



Efter vårens coronaspridning har flera biltillverkare snabbat på utvecklingen av så kallade "virusfria" interiörer. Det kan till exempel handla om att använda så kallat UVC-ljus eller väteperoxid för att desinficera bilar.

Nu lanserar underleverantören Yanfeng två nya vapen för att minska risken för covid-19-spridning i kupén: dels antibakteriella beläggningar på områden och ytor som föraren ofta berör med händerna, och dels UVC-ljus som enligt företaget ska döda 99,9 procent av alla bakterier och virus, inklusive covid-19, på några minuter.

– Det är ingen ljusteknologi som vi utvecklat, utan den används för att rena operationsrum på sjukhus. Men vi har utvecklat en lösning som kan integreras i konsolen i taket, säger Han Hendricks, teknikchef på Yanfeng, till [Automotive News](#).

Det finns dock frågetecken kring tekniken. Amerikanska läkemedelsmyndigheten FDA uppger att det finns för lite data kring hur mycket ljus som behövs för att döda virus, och även hur länge kupén ska utsättas för ljuset och på vilken våglängd.

Relaterad artikel:

[Nya planen: Snart kommer "virusfria" bilar](#)

[Biljättarna satsar på ny teknik för att coronasäkra kupén och klara nästa pandemi.](#)



6. Skattehöjningar 2021.

Av John Eriksson.

Publicerad 2020-10-12, 07:29, uppdaterad 2020-10-12, 13:44.

Tre skattehöjningar väntar bilisterna nästa år. Vi gör en genomgång och förklarar hur de drabbar dig och din plånbok.



Regeringen har aviserat tre stora skatteförändringar för bilister 2021 som inträffar vid skilda tidpunkter under året. De slår olika mot privatbilister respektive förmånsbilister – och det är miljöbilskörande förmånsförare som får ta den stora smällen.

Till att börja med försvinner den så kallade miljöbilsrabatten på förmånsvärdet från och med 1 januari, vilket påverkar både alla befintliga förmånsbilar och de som registreras efter årsskiftet. Den 1 april (nej, det är inget skämt) skärper man reglerna i Bonus-malussystemet. Helt elektriska och vätgasdrivna bilar får högre bonus, men för laddhybrider blir det svårare att få bonus och malusskatten ökar på förbränningsbilar med strängare brytgränser. Till sist vill man också skruva upp schablonberäkningen av förmånsvärdet på alla bilar oavsett drivmedel med 25 procent från och med den 1 juli. Låt oss gå igenom var och en av förändringarna noggrannare.

Miljöbilsrabatten på förmånsvärdet

I dagsläget får miljöbilar (elbilar, laddhybrider och gasbilar) rabatt på förmånsvärdet med 40 procent eller maximalt

10 000 kronor per år. Detta är dock en tidsbegränsad övergångsregel i inkomstskattelagen som har funnits i olika former sedan 2002 och som löper ut vid årsskiftet. Regeringen har tidigare varit tyst i frågan om vad som ska hända med rabatten, men i slutet av september kom det besked: regelverket kommer inte att förlängas eller ersättas, enligt Frida Färlin, pressekreterare hos Finansmarknads- och bostadsminister Per Bolund (MP).

Konsekvensen blir att alla befintliga miljöbilar, liksom de som registreras efter årsskiftet, får 10 000 kronor högre förmånsvärde nästa år.

För vissa bilmodeller ger den slopade rabatten en kraftig höjning i relation till dagens förmånsvärde. Överkomliga, mindre elbilar drabbas hårt. Populära Kia e-Niro får som exempel 40 procent högre förmånsvärde över en natt. För laddhybriden Volvo V60 T6 Recharge ökar det med 23 procent jämfört med idag.

Uträkningsmodellen för malus

BERÄKNINGEN GÄLLER BILENS UTSLÄPP VID BLANDAD KÖRNING

107 kronor/gram i spannet 91–130 gram CO₂/kilometer.

132 kronor/gram över 130 gram CO₂/kilometer.

För bensinbilar tillkommer ett grundbelopp på 360 kronor. Dieselpilar får även betala ett miljö tillägg på 250 kronor och bränsletillägg (antalet gram koldioxid)

Konkret innebär det att alla förmånsförare som har en miljöbil kommer att få drygt 400 kronor mindre i plånboken varje månad nästa år, förutsatt 50 procent marginals katt.

Men det är inte bara alla förare som påverkas av förändringen, även företagen drabbas.

"När förmånsvärdet ökar går även företagets sociala kostnader upp. Det kommer att handla om minst 3 500 kronor per bil och år. Om det är arbetsgivaren eller den anställde som får ta kostnaden beror på vilken bilpolicy företaget har. Men i fallet med personalbilar, som ska vara kostnadsneutrala för företaget, landar notan på förarna. Detta är ett svek mot alla som har valt att vara pionjärer för ett fossilfritt bilkörande", säger Ronny Svensson, vd på företaget Ynnor som är specialister på vagnparksstrategier.

Om man som förare får ta hela kostnaden för detta kommer det att kosta ens privatekonomi cirka 700 kronor i månaden.

Analysföretaget vroom uppskattar att det finns strax över 75 000 förmånsbilar med miljörabatt på förmånsvärdet som berörs av förändringen.

Nya Bonus-malus

För helt elektriska och vätagasdrivna bilar ökar bonusen från dagens 60 000 till 70 000 kronor. Laddhybrider och andra fordon med utsläpp får ett bonustak på 45 000 kronor, samtidigt som gränsen för att kunna få bonus sänks från 70 till 60 gram koldioxid per kilometer. Volvo XC90 T8 Recharge (63 gram/kilometer) är ett exempel på en laddhybrid som då går från att idag ha bonus till att bli utan.

Reglerna för konventionella förbränningsbilar skärps också. Malusgränsens två brytpunkter som styr när det kostar pengar sänks från 95 till 90 gram koldioxid per kilometer, respektive 140 till 130 gram. Även själva malusskatten för nyregistrerade bilar ökar med 25 kronor per gram koldioxid per kilometer.

Detta är i nuläget en proposition. Man ska ta beslut i december och införandet är planerat till 1 april 2021.

MINDRE BONUS

BILMODELL	BONUS IDAG	BONUS 1/4 2021	MINSKNING, KR
BMW 330e	33 582	23 652	9 930
BMW 530e	32 154	22 466	9 688
KIA NIRO PHEV	37 866	27 210	10 656
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV	27 156	18 315	8 841
VOLVO V60 T6 RECHARGE	27 870	18 908	8 962
VOLVO XC60 T8 RECHARGE	21 444	13 571	7 873
VOLVO XC90 T8 RECHARGE	12 162	0	12 162
VW PASSAT SPORTSCOMBI GTE	33 582	23 652	9 930

ÖKNING MALUS

DIESELBILAR	MALUS IDAG	MALUS 1/4 2021	ÖKNING, KR
AUDI A6 AVANT 40 TDI QUATTRO S TRONIC	7 398	9 558	2 160
BMW 520d xDrive TOURING	6 313	8 248	1 935
MERCEDES E 220 d KOMBI	7 036	9 121	2 085
VOLVO V60 B4	6 795	8 830	2 035
VOLVO V90 B5 AWD	8 242	10 577	2 335
VOLVO XC60 B4 AWD	9 567	12 177	2 610
VOLVO XC90 B5 AWD	11 134	14 069	2 935
VW PASSAT SPORTCOMBI TDI 200 HK 4M DSG	8 483	10 868	2 385

BENSINBILAR

AUDI A3 35 TFSI 150 S TRONIC	3 148	4 533	1 385
KIA CEED 1,4 T-GDI DCT	4 157	6 092	1 935
SKODA OCTAVIA COMBI TSI 150	3 148	4 533	1 385
VOLVO V60 B4	5 441	7 676	2 235
VOLVO XC40 B4 AWD	7 688	10 448	2 760
VOLVO XC40 T3 FWD	5 976	8 336	2 360
VW GOLF 1,5 TSI 150 HK	2 738	3 998	1 260
VW TIGUAN 1,5 TSI 150 HK	6 083	8 468	2 385

25 procent högre förmånsvärde

Regeringen och samarbetspartierna anser att det idag är ekonomiskt mer fördelaktigt att välja en förmånsbil istället för att ta ut de pengarna i lön och sedan köpa samma bil privat. Men det vill man ändra på.

"Nu rättar vi till det så att det blir lika dyrt att ha en förmånsbil som att köpa en privat", säger Finansmarknads- och bostadsminister, Per Bolund (MP) till Dagens Nyheter.

De exakta detaljerna för hur man ska åstadkomma detta är inte klara, men det handlar om att skruva upp schablonberäkningen av förmånsvärdena, ej inräknat fordonsskatten, med cirka 25 procent för alla bilar, oavsett drivmedel.

"Schablonen ger idag förmånsvärden som för de allra flesta bilmodeller klart understiger marknadsvärdet. Det är framför allt den låga värdeminskningstakten i den nuvarande schablonberäkningen som ger upphov till en underskattning av förmånsvärdet. Även räntekostnaderna förknippade med bilinnehav underskattas i nuvarande beräkning", förklarar Per Bolunds pressekreterare för auto motor & sport.

För konventionella förbränningsbilar som får höjd malusskatt i april betyder förändringen att det totala förmånsvärdet, inklusive fordonsskatten, ökar med ännu mer än 25 procent. Men när man summerar förändringarna under året är det trots allt miljöbilarna som får ta den största smällen. För en helt elektrisk bil kan det sammanlagt handla om så mycket som 80 procent högre förmånsvärde, enligt våra beräkningar.

Detta är dock än så länge bara ett förslag. Tjänstebilsexperten Ronny Svensson på Ynnor tror inte att de sakkunniga och politikerna hinner få fram något konkret i tid så att man kan införa denna förändring så tidigt som till halvårsskiftet 2021.



Joakim Dyredand

"Ingen ny (grön) bil till mig"

Tajmingen är oklanderlig. När bilbranschen är nere för räkning kommer två beslut och ett förslag som en lavett i ansiktet på kunderna – och en käftsmäll för bilsäljarkåren. Visst, den som läst det finstilla kunde ha listat ut att förmånsvärdesrabatten låg brunt till. Men det är inte många som talat högt om det.

Den gröna omställningen kommer få ett rejält hack i skivan. Jag kan bara ta mig själv som exempel. Med nystartat AB som frilansare och konsult har jag börjat snegla på möjligheten att skaffa en Skoda Octavia RS iV Combi som förmånsbil på företaget. Men med högre förmånsvärde, lägre bonus och slopad miljöbilsrabatt ser kalkylen allt sämre ut.

Följden blir nog att jag sitter kvar i min dieseldrivna Honda CR-V anno 2007. Jag är bara ett exempel på en person som blir kvar i innehavet med en klimatsämre och säkerhetsmässigt sämre bil. Hondan är för gammal för att dra på sig fler omfattande ekonomiska straff. Och jag är faktiskt oförskämt nöjd med den, trots allt. Även om en klimatsmartare och säkrare bil nyss såg väldigt lockande ut.

Antalet personer i liknande situation kan nog räknas i tiotusental. Jag förstår inte att statskassan har valt den här vägen till ökade intäkter. Det blir ingen grön omställning. Min CR-V har visserligen kulören Green Tea, men det är en klen tröst.

KOMMENTARER FRÅN BRANSCHEN:**VROOM: "HELA MARKNADEN KAN KOMMA ATT MINSKA"**

Bertil Abrahamsson
vd analysföretaget vroom

Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?

Vi har egentligen ingen åsikt kring just dessa förslag men vi är mycket intresserade av hur de kan komma att påverka marknaden.

Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?

Att man gör det generellt dyrare att ha tjänstebil kan påverka marknaden på flera sätt. Dels kan hela tjänstebilsmarknaden minska när det blir mindre förmånligt att ha bil genom jobbet. Det kan även bli så att tjänstebilsförare väljer billigare bilar för att på så sätt hålla nere den privatekonomiska kostnaden.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

Detta beror helt på hur stor skillnaden kommer vara privatekonomiskt mellan ICE/PHEV/BEV. Sannolikt kommer skillnaden mellan laddbart och icke laddbart att bli större än idag vilket bör gynna laddbara produkter. Samtidigt kan som sagt hela marknaden komma att minska om det generellt blir dyrare att ha tjänstebil.

AUDI: "IDAG BEHÖVS ALLA MORÖTTER FÖR ATT SKYNDAS PÅ OMSTÄLLNINGEN"

Irene Bernald
informationchef Audi Sverige

Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?

I bilbranschen brukar vi efterfråga långsiktiga spelregler eftersom det handlar om stora investeringar. Nu aviseras tre stora förändringar under ett halvår som påverkar ekonomin hos många konsumenter oavsett om det är privatbilar eller företag.

Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?

Förändringar skapar alltid en osäkerhet och ryckighet i marknaden. Den svenska bilmarknaden har redan blivit starkt påverkad av corona och det finns en risk att många dröjer med sina beslut och att återhämtningen kommer ske ännu långsammare.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

Risken är att förslagen motverkar sitt syfte så att förnyelsen av vagnparken bromsas upp. Många företag ställer redan krav på att bilarna ska vara laddbara med låga utsläpp. Det är familjebilar som kommer ut på begagnatmarknaden efter cirka tre år. I dagsläget behövs alla morötter för att skynda på omställningen.

TOYOTA: "VÄXANDE GRUPP EFTERFRÅGAR MOBILITET SNARARE ÄN BILINNEHAV"**Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?**

Att succesivt skärpa kraven är förstås en naturlig utveckling i takt med att bilar generellt blir mer effektiva med lägre utsläpp, men samtidigt riskerar det att drabba dem som av olika anledningar måste välja andra sorters fordon. Det är fortfarande oroande att exempelvis transportbilar drabbas särskilt hårt och det riskerar snarare att leda till att yrkesmän behåller sina äldre fordon, med sämre säkerhet och lägre effektivitet, en längre period än tänkt eftersom malusdelen av fordonsskatten sänks efter tre år.

**Erik Gustafsson***informationschef Toyota Sverige***Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?**

Marknaden kommer fortsätta på inslagen väg utan några större förändringar, vi ser redan i dag tydliga tendenser till att även privatköpare efterfrågar nyare bilar med hög effektivitet. Om vi kan jämföra ut skillnaderna mellan privatköpare och förmånstagare kan det vara positivt för jämställdhet och miljö. Över tid kommer den totala bilförsäljningen att minska, samtidigt som resandet ökar. Men för att minska transporterens miljöpåverkan är det viktigt att använda varje fordon mer effektivt, och det finns i dag en liten, men växande grupp, som efterfrågar mobilitet snarare än eget bilinnehav.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

För vanliga personbilar i de vanligaste segmenten kommer omställningen att fortsätta i snabb takt, däremot riskerar den att gå långsammare i mer nischade segment där utbudet och användarvänligheten kan vara begränsad, och fordonsägare i så fall tenderar att behålla sin äldre fordonsflotta längre.



*Volvo V60 B4 diesel blir 2 035 kr dyrare 1 april.
Laddhybriden T6 Recharge tappar då 8 962 kr i bonus.*

VOLVO: "VILL INTE SPEKULERA OM FRAMTIDEN"

Karin Wik
pressansvarig Volvo Car Sverige

Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?

Volvo Cars ser det som positivt att de nya Bonus-malus-reglerna även i fortsättningen innebär att laddhybrider ges en klimatbonus. Detta är en viktig teknik i övergången mot full elektrifiering.

Volvo Cars välkomnar höjningen av det högsta bonusbeloppet från 60 000 till 70 000 kronor för den som köper elbil, vilket också kommer att påskynda övergången till rena elbilar bland konsumenterna. Vi har som mål att hälften av alla sålda Volvobilar ska vara helt elektriska år 2025.

Vi ser också positivt på att regeringen avser bereda förslag för att minska risken att klimatbonusbilar exporteras utanför Sverige. Mer än så vill vi inte spekulera om framtiden.

VOLKSWAGEN: "BORTTAGANDET AV MILJÖBILSNEDSÄTTNINGEN ÄR ETT RIKTIGT DÅLIGT FÖRSLAG"**Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?**

Vi välkomnar en förstärkning av bonusen till elbilar men tycker att förslaget har för dålig miljöprofil som helhet. CO2-gränsen för laddhybrider är nu på samma nivå som när systemet infördes. Här borde man idag nått en något lägre nivå genom att skärpa reglerna i små steg istället för de ryckiga ändringar man gjort. Borttagandet av den 40-procentiga miljöbilsnedsättningen är ett riktigt dåligt förslag. Regeringen tycks ha glömt att förmånsbilsförarnas bilval har stor påverkan på hela bilflottan femton år framåt i tiden. De bilar som säljs som förmåns- eller personalbilar bidrar till att sprida ny teknik på andrahandsmarknaden. Det här är inte enbart en storstadsfråga för vissa privilegierade grupper. Det är också väldigt illa att det fortfarande saknas incitament som gör de laddbara bilarna mer attraktiva på andrahandsmarknaden. Regeringen bäddar för fortsatt export av begagnade laddbara bilar. När det gäller förslaget om dyrare förmånsbilar vill vi gärna titta närmare på detaljerna.

**Marcus Thomasfolk***kommunikationschef Volkswagen Group Sverige***Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?**

Det är för tidigt att svara på det. Vi har förståelse för att man vill få till en omställning mot bilar med lägre utsläpp men då måste man också göra mer för att göra det ännu mer intressant att välja just sådana bilar. Bilens roll kommer att vara fortsatt viktig för människors mobilitet och för många är det inte möjligt att ersätta den med andra färdmedel.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

Elbilsmarknaden håller på att ta fart men än så länge är det bara sju procent av alla sålda bilar som är helt eldrivna. Det är en bit kvar till att uppnå regeringens mål om att sänka CO2-utsläppen från vägtrafik med 70 procent mellan 2010 och 2030. Det är bra att man förstärker bonusen för elbilar, men vi skulle gärna vilja se incitament för begagnade laddbara bilar samt en ännu tydligare strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur.

BIL SWEDEN: "STOR RISK ATT FÖRNYELSEN AV FORDONSFLOTTAN STANNAR AV" **Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?**

Helheten av alla förslagen pekar klart åt fel håll. Alla detaljer är ännu inte presenterade. Vi vet ännu inte alla förändringar i Bonus-malussystemet och förmånsbeskattningen. Men sammantaget är det svårt att se hur dessa förändringar kommer att skynda på förnyelsen av fordonsflottan. Att man höjer bonusen för elbilar är positivt men samtidigt minskar man stimulanserna för laddhybriderna. Laddhybriderna är en viktig del i omställningen, ungefär två tredjedelar av alla laddbara bilar som säljs är laddhybrider, och nu försämrar man för dem. Förändringarna slår också extra hårt mot lätta lastbilar eftersom brytpunkten sänks och malusen höjs och här finns det inte lika stort utbud när det gäller laddbara alternativ. Dessutom har regeringen redan höjt malusen kraftigt för lätta lastbilar. Dels när man införde Bonus-malussystemet, dels när vi övergick från den gamla körcykeln till den nya körcykeln, WLTP. Att dessutom ta bort den tillfälliga nedsättning av förmånsvärdet för klimatbonusbilar (-40 % dock max 10 000 kr) riskerar att bromsa den fina utvecklingen vi sett de senaste åren gällande framför allt laddbara bilar. Detta sänder helt fel signaler. Istället bör man stegvis förändra styrmedlen. När det gäller förslaget om en generell höjning av förmånsvärdena för att bättre spegla värdet av förmånen bör detta analyseras och utredas noggrant innan ett skarpt förslag läggs fram.



Jessica Alenius
vice vd Bil Sweden

Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?

Den stora risken är att förnyelsen av fordonsflottan stannar av. Att man istället för att köpa en ny bil behåller sin äldre bil vilket är dåligt både för säkerheten och klimatet. Vid tidigare förändringar i skattesystemet har vi sett hur försäljningen ökar kraftigt innan brytpunkten för att falla tillbaka kraftigt när de nya reglerna införs. Det finns anledning att tro att samma scenario kommer att upprepas under nästa år. Det blir en ryckighet som inte är önskvärd, därför förordar vi alltid förändringar i små steg istället.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

Omställningen mot renare fordon riskerar att bromsas upp. Viktiga styrmedel som den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för till exempel elbilar och laddhybrider försvinner vid årsskiftet. Just nu har vi inte en tillräckligt bra utbyggd laddinfrastruktur, vilket gör att konsumenten eller företaget tvekar att köpa en ren elbil. Dessutom riskerar den höjda bonusen att ätas upp av att nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider slutar att gälla vid årsskiftet. Majoriteten av de som köper en laddbar bil är företag och inte en privatperson.

BILIA: "TROR ATT OMSTÄLLNINGEN FORTSÄTTER, MEN RISK ATT ANSTÄLLDA KÖPER BEGAGNADE FOSSILA BILAR"

Hur ställer ni er till de föreslagna förändringarna?

Det är väldigt olyckligt att det inte tas mer långsiktiga beslut. Det har varit relativt rörigt sedan Bonus-malusreglerna infördes i juli 2018 i kombination med nya mätmetoder för utsläppen (WLTP). Man har höjt CO₂ -gränsen från 60 till 70 gram för att få bonus och nu sänker man till 60 gram igen. Lägg sedan till att nedsättningen av förmånsvärdet om max 10 000 kronor/år med största sannolikhet försvinner i kombination med att man börjar prata om att höja förmånsvärdet med 25 procent, från sommaren 2021, för alla bilar som uppbar förmånsvärde. Allt detta sammantaget gör att det blir väldigt svårt för företagen och dess förare att navigera rätt, vilket skapar osäkerhet.



Anders Rydheimer

Director Marketing & Communication, Billa AB

Hur tror ni att de här förslagen kommer att påverka den svenska bilmarknaden och nybilsförsäljningen?

Vi tror inte att detta stimulerar nybilsförsäljningen. Det kommer att bli väldigt ryckigt med olika datum som måste pareras samt att det generellt kommer att bli dyrare för både förarna och företagen. Rena elbilar erhåller högre miljöbonus men å andra sidan ökar kostnaden för företagen kopplat till den högre sociala avgiften när nedsättning av förmånsvärdet försvinner. För laddhybrider och fossila bilar blir det enbart ökade kostnader både för företagen och dess förare.

Vad tror ni effekterna blir för omställningen till laddbara bilar?

I och med att de fossila bilarna också blir dyrare tror vi att omställningen till laddbara bilar fortsätter att öka. Tyvärr finns det företag som har tröttnat på alla administrativa frågor runt tjänstebilar och tar bort den förmånen för de anställda. Då finns risken att anställda hellre köper begagnade "billiga" fossila bilar med tanke på att laddhybrider för närvarande är dyra att finansiera för privatpersoner.

JOHN ERIKSSON:

"Bilfientliga förslag – som riskerar att bromsa omställningen till elektrifierade bilar"

Man vill försöka ta död på privatbilismen. Det är så det känns när jag går igenom regeringens förslag. För detta går utöver en grön skatteväxling och omställning till elektrifierade fordon. Man vill göra det dyrare att ha bil och i förlängningen förmå människor att göra sig av med den. De som behöver eller måste prioritera bilen för att få livet att fungera kan man samtidigt pumpa på ännu fler skattekrönor. Att det handlar om lägre utsläpp köper jag inte. Bevisen talar emot det.



Miljöbilarna får nämligen den klart största skattesmällen och man minskar incitamentet att välja en laddbar bil, enligt vår uträkning. Det beror på att man vid årsskiftet tar bort miljöbilsrabatten på förmånsvärdet med 40 procent eller max 10 000 kronor per år.

Nya helt elektriska Volvo XC40 Recharge får därför 50 procent högre förmånsvärde efter halvårsskiftet nästa år om alla förändringar genomförs. För Kia Niro laddhybrid – en folkbil som tilltalar många köpare – ökar det med hela 80 procent. Vi kan även jämföra Volvo V60 B4 diesel med laddhybridversionen T6 Recharge. Idag är skillnaden i nettokostnad (vid 50 procent marginalsatt) 746 kronor i månaden. Nästa år kan den minska till 429 kronor. Idiotti.

Dessutom använder man en väldigt ful taktik. Man gör förändringarna i olika etapper för att folk inte ska se lika tydligt hur mycket dyrare det blir.

Först försvinner miljörabatten på förmånsvärdet vid årsskiftet, sedan skärper man Bonusmalus 1 april och till sist skruvar man upp schablonberäkningen 1 juli, vilket drabbar alla förmånsbilar oavsett drivmedel. Det är dubbla smockor till både miljöbilar och konventionella förbränningsbilar.

Nu är det dags att säga ifrån! Det här ideologiska bilhatet vill suga ut mer från privatbilisterna och tar ingen hänsyn till människors vardag och behov. Resultatet lär bli att folk struntar i att byta till en nyare, miljösmartare och trafiksäkrare bil. Det är som plastpåse-skatten ännu en gång. Härdsmälta. Gör om och gör rätt.

Så har vi räknat nya förmånsvärden

2020	
Bil	XC40 P8 Recharge AWD R-Design
Ränte- och prisdelar	58 577:–
Fordonsskatt	360:–
Miljöbilsreducering	-10 000:–
Förmånsvärde per år	48 937:–
2021	
Bil	XC40 P8 Recharge AWD R-Design
Ränte- och prisdelar +25 %	73 221:–
Fordonsskatt, inkl. ev. höjd malus	360:–
Miljöbilsreducering	0:–
Förmånsvärde per år	73 581:–
Förändring, jmf 2020	50 %

FÖRMÅNSVÄRDEN

ELBILAR

	FÖRMÅNS- VÄRDE KR/ÅR 2020	NETTO KR/MÅN VID 50 % MARG- INALSKATT	FÖRMÅNS- VÄRDE KR/ÅR 2021	NETTO KR/MÅN VID 50 % MARG- INALSKATT	SKILLNAD %
Audi e-tron 55 quattro	66 297	2 762	95 281	3 970	+44 %
BMW i3	39 845	1 660	50 586	2 108	+27 %
Hyundai Ioniq	36 286	1 512	46 253	1 927	+27 %
Hyundai Kona Electric 64 kWh	22 817	951	40 931	1 705	+79 %
Kia e-Niro	25 292	1 054	44 025	1 834	+74 %
Nissan Leaf e+ 62 kWh	24 139	1 006	42 584	1 774	+76 %
Polestar 2	51 423	2 143	76 689	3 195	+49 %
Tesla Model 3 LR AWD	51 423	2 143	76 689	3 195	+49 %
Tesla Model S LR	57 250	2 385	83 973	3 499	+47 %
XC40 P8 Recharge AWD R-Design	48 937	2 039	73 581	3 066	+50 %

LADDBRIDER

BMW 330e xDrive Touring	51 607	2 150	76 919	3 205	+49 %
BMW 530e xDrive sedan	63 506	2 646	91 793	3 825	+45 %
Kia Ceed SW PHEV	25 302	1 054	44 038	1 835	+74 %
Kia Niro PHEV	22 489	937	40 521	1 688	+80 %
Kia Optima SW PHEV	26 736	1 114	45 830	1 910	+71 %
Mitsubishi Outlander PHEV	28 208	1 175	47 670	1 986	+69 %
Volvo V60 T6 Recharge	42 845	1 785	65 966	2 749	+54 %
Volvo V90 T8 Recharge	60 959	2 540	88 609	3 692	+45 %
Volvo XC40 T5 Recharge	48 347	2 014	72 844	3 035	+51 %
Volvo XC60 T8 Recharge	63 200	2 633	91 410	3 809	+45 %
Volvo XC90 T8 Recharge	103 542	4 314	141 838	5 910	+37 %
VW Passat Sportscombi GTE	31 798	1 325	52 158	2 173	+64 %

BENSINBILAR

Ford Focus Kombi 1,0 125 hk aut	39 845	1 660	50 586	2 108	+27 %
Kia Ceed 1,4 T-GDI DCT	36 286	1 512	46 253	1 927	+27 %
Nissan Qashqai DIG-T 140 FWD	38 829	1 618	49 406	2 059	+27 %
Renault Clio Tce 100	31 891	1 329	40 412	1 684	+27 %
Skoda Octavia Combi TSI 150 hk	39 421	1 643	49 874	2 078	+27 %
Volvo XC40 B5 AWD R-Design	73 341	3 056	92 513	3 855	+26 %
VW Golf 1,5 TSI 150 hk	42 133	1 756	56 524	2 355	+34 %
VW Polo 1,0 TTSI 95 hk	33 695	1 404	43 016	1 792	+28 %
VW T-Cross 1,0 TSI 95 hk	35 851	1 494	45 475	1 895	+27 %
VW Tiguan 1,5 TSI 150 hk	52 490	2 187	66 477	2 770	+27 %
XC40 T3 FWD R-Design	53 312	2 221	67 636	2 818	+27 %

DIESELBILAR

Audi A4 Avant 40 TDI 204 hk q S tronic	59 065	2 461	74 193	3 091	+26 %
Audi A6 Avant 40 TDI 204 hk q S tronic	74 553	3 106	93 502	3 896	+25 %
BMW 320d xDrive Touring	64 022	2 668	80 285	3 345	+25 %
BMW 520d xDrive Touring	71 410	2 975	89 619	3 734	+25 %
Mercedes C 220 d 4Matic kombi	64 478	2 687	80 939	3 372	+26 %
Mercedes E 220 d kombi	71 767	2 990	90 035	3 751	+25 %
Skoda Kodiaq 2,0 TDI 200 hk 4x4 DSG	58 143	2 423	72 902	3 038	+25 %
Volvo V60 B4 FWD	60 747	2 531	76 270	3 178	+26 %
Volvo V90 B4 AWD	74 298	3 096	93 152	3 881	+25 %
Volvo XC60 B4 AWD	76 763	3 198	96 172	4 007	+25 %
VW Passat SC. 2,0 TDI 200 4M DSG*	54 769	2 282	68 731	2 864	+25 %
VW Tiguan Elegance 2,0 TDI 200 4M DSG*	57 711	2 405	72 352	3 015	+25 %

*Baserat på gamla motorversionens (TDI 190) förmånsvärde. Den nya finns ej inlagd hos Skatteverket.

De siffror vi presenterar tar hänsyn till samtliga förändringar som regeringen vill göra nästa år som påverkar förmånsbilisterna: borttagandet av miljöbilsrabatten, högre malusskatt och höjning av förmånsvärdena.

Enligt de uppgifter vi fått från Finansdepartementet vill man öka förmånsvärdena genom att höja schablonberäkningsdelen med cirka 25 procent. Den består idag av fyra delar: prisbasbelopp x 29 procent, räntedel (förmånsgrundande pris x 75 procent av statslåneräntan), prisdela 1 (9 procent av förmånsgrundande pris upp till 7,5 prisbasbelopp) och prisdela 2 (20 procent av förmånsgrundande pris över 7,5 prisbasbelopp).

Vi har tagit årets totala summa från dessa fyra delar på varje bil och ökat den med 25 procent. Sedan har vi lagt till den nya fordonsskatten för att få fram det slutgiltiga förmånsvärdet.



John Eriksson



7. Nya fordonsskatten: 520 000 kronor.

Redaktören bytbil.

2020-10-12.

Frankrike tar i hårdhandskarna.



I ett budgetförslag vill Frankrikes regering mer än dubblera fordonsskatten som baseras på mängden koldioxid som bilarna släpper ut.

Frankrikes regering har ett utkast på ett budgetförslag där landets bilköpare antagligen kommer få tänka om, i alla fall om bilen släpper ut mycket koldioxid.

Landet har den näst största bilmaknaden i Europa efter Tyskland. [Automotive News Europe](#) rapporterar att regeringen planerar att mer än dubblera malusen som bilägarna tvingas betala baserat på hur mycket koldioxid fordonet släpper ut.

– Det skulle vara relativt dåliga nyheter för sport-, lyx och exklusiva bilar och en showstopper för importen av utländska bilar, säger Felipe Munoz, analytiker vid bilmaknadsforskningsföretaget JATO dynamics, till [Automotive News Europe](#).

Regeringar runt om i världen försöker på olika sätt att påskynda utfasningen av förbränningsmotorer. [Kalifornien tillkännagav](#) nyligen planer på att förbjuda försäljningen av nya diesel- och bensinbilar år 2035. Även Sveriges regering har föreslagit en strängare [Bonus-malus till 2021](#).

Om lagen går igenom Frankrikes parlamentet skulle trycket ytterligare öka på bilindustrin att ställa om. Europeiska Unionens klimatmål för 2030 kräver en minskning av koldioxidutsläppen med 55 procent jämfört med 1990-års nivåer.

För att uppnå dessa mål anser Europakommissionen att biltillverkarna gradvis behöver avveckla sina förbränningsmotorer och halvera koldioxidutsläppen till 2031.

Inget annat land i Europa har strängare skatt på koldioxidutsläpp än Frankrike där det maximala beloppet är 20 000 euro. Nu kommer tröskeln under två års tid ytterligare att sänkas för att en bil ska tvingas betala den utsläppsbaseade skatten.

Bilar som släpper ut mer än 225 gram koldioxid per kilometer kommer maximalt att beskattas på 40 000 euro (motsvarande 416 000 svenska kronor) nästa år och 50 000 euros (520 000 svenska kronor) 2022. Avgiften är begränsad till hälften av vad fordonet kostar vid inköp.

En mängd med Lamborghini, Ferrari och Porsche, tillsammans med Bentley, Rolls-Royce är bland de som drabbas av de högsta avgifterna. Enligt Felipe Munoz kan det vara signalen som gör att tillverkarna påskyndar sin omställning till hybrider och el.

Bland annat [Porsche](#) planerar att mer än hälften av dess försäljning ska vara delvis eller helt elektrifierade bilar, dessutom har [Daimler-koncernen](#) planer på att lansera sin [första helt elektrifierade](#) AMG-modell nästa år.

Relaterade artiklar



[Bonus-malus ska ändras 2021](#)

[Forskare förvandlar koldioxid till etanol](#)

[Klimatsuccén: CO2-utsläpp från nya bilar sjunker 25%](#)

[Så långt måste Polestar 2 köras för att ta igen utsläppen på XC40](#)



8. Skattehöjning: 1 200 procent!

Av John Eriksson, Publicerad 2020-10-13, 13:53.

Vår unika genomgång visar att fordonsskatten på konventionella förbränningsbilar har ökat dramatiskt på mindre än tre år – i vissa fall upp till tolv gånger.



En Mercedes C200 har fått 1.195 procent högre skatt på mindre än tre år.

Bonus-malussystemet som infördes vid halvårsskiftet 2018 har gjort att konventionella bensin- och dieslbilar fått mycket högre skatt än tidigare. Regeringen kommer dessutom att skärpa regelverket och höja skatten ytterligare från och med 1 april 2021.

Vi har räknat på 36 bilmodeller och jämfört vad de hade för skatt innan Bonus-malus infördes 1 juli 2018 och vad de kommer att ha för skatt efter åtstramningen 1 april 2021.

I de flesta fall handlar det om ökningarna på omkring 500–600 procent. Men för många bilar är det långt mer än så. Storsäljaren VW Passat kombi med 150-hästars bensinmotor och Mercedes C 200 kombi kommer båda att ha fått en skattehöjning på 1.200 procent gentemot för mindre än tre år sedan.

Hela genomgången med alla 36 bilar kommer att publiceras på nyhetsplats i nummer 23/2020 av papperstidningen och på webben för premiummedlemmar. Men vi bjuder här på ett axplock med exempel några exempel.

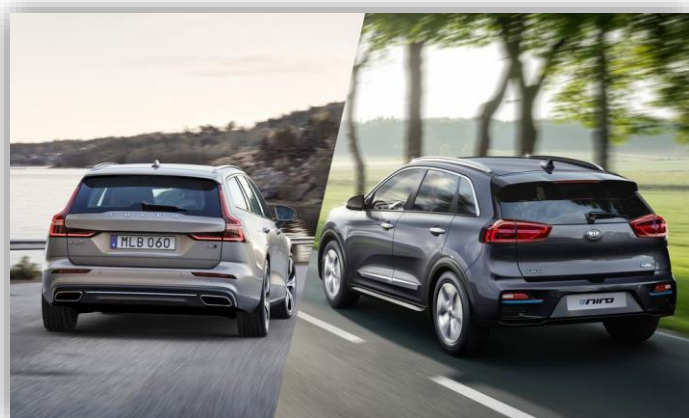
Bil	Skatt 30/6 2018	Kr/mil (1 mil/år)	Nuvarande version	Malus 1/4 2021	Kr/mil (1 mil/år)	Ökning i procent
Kia Niro Hybrid	360	0,24	Facelift	2500	1,67	594%
Mercedes C 200 bensin kombi aut, 184 hk	756	0,50	Ny C 200 kombi aut, 184 + 14 hk	9788	6,53	1195%

MOTORNYTT

Nissan Qashqai 1,2 DIG-T 115 hk, bensin	756	0,50	Facelift, DIG-T 140 hk	7940	5,29	950%
Skoda Octavia TSI 115 hk Kombi, bensin	360	0,24	Ny Octavia, 110 hk	2179	1,45	505%
Toyota RAV4 2,5 AWD Hybrid 197 hk	514	0,34	Ny RAV4 2,5 HSD 222 hk AWD	4426	2,95	761%
Volvo XC40 T4 AWD	1461	0,97	B4 AWD	10448	6,97	615%
VW Golf 1,0 TSI 110 hk, bensin	360	0,24	Nya Golf 1,0 TSI 110 hk, bensin	3677	2,45	921%
VW Passat SC 1,4 TSI 150 hk DSG, bensin	536	0,36	Facelift, 1,5 TSI 150 hk, DSG, bensin	6884	4,59	1184%



Skattehöjningar 2021



Finansdepartementet bekräftar: Även nuvarande förmånsbilar omfattas av slopad miljöbilsrabatt



9. Unika siffror: Stora klimatbluffen avslöjad – här är EU:s fulspel.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-09-17 kl 06:29, uppdaterad 2019-09-18 kl 08:55.

Biltillverkarna hotas i praktiken inte alls av några miljardböter. Tyngre bilar ger enorm utsläppsrabatt.



Europas bilindustri står inför sin största utmaning. Snittutsläppen måste sänkas till 95 gram per kilometer under 2021 – annars hotar böter på 360 miljarder kronor. Volvo ligger illa till men det som låter som en annalkande katastrof är kanske tidernas klimatbluff.

Det råder definitivt ingen tvekan om saken. Elektrifieringen av den europeiska bilparken har sitt absoluta startdatum den 1 januari 2020. Det är då tillverkarna på allvar måste börja späda ut sin bilförsäljning med elektrifierade bilar eller ta till andra kraftiga åtgärder, annars [riskerar höga böter](#).

Förklaringen till att exempelvis Volvo dröjer med leveranserna av laddhybrider (och elbilar) är alltså förmodligen mycket mer raffinerad än att de inte kan bygga bilarna till rätt pris.

Det är viktigt att vänta med att leverera laddbara bilar till efter årsskiftet eftersom varje snål bil närmast blir värd sin vikt i guld när utsläppssiffrorna ska räknas samman. Även om det är först 2021 som första avräkningen sker räknas försäljningen av bilar från 2020 och 2021 samman.

Bötesbeloppen som väntar tillverkare som inte klarar av omställningen till lägre utsläpp är gigantiska – för Volvos del har det räknats ut att över 80 procent av företagets vinst skulle kunna gå upp i rök om man inte klarar att sänka snittutsläppen ner till gränsvärdet.

Biltillverkarna har sålt det törstigaste de har

De som ligger på gränsen gör alltså smartast i att vänta med att sälja de snålaste bilarna till efter årsskiftet. Sälj något törstigt nu istället!

Samtidigt som hela världen debatterar klimatkris och hur utsläppen ska sänkas har Europas bilindustri alltså gjort tvärtom – sålt det törstigaste man har. Genomsnittsutsläppen har ökat eftersom suvar ger högre inkomster. Att de samtidigt förbrukar mer på grund av högre luftmotstånd och vikt har inte spelat någon roll.

De senaste 19 åren har suv-försäljningen åttadubblats medan andelen för övriga biltyper i princip har legat stilla. Men suvar har i ärlighetens namn gått från att vara riktigt dyra lyxbilar med stora motorer till mainstream med framhjulsdraft. Idag ligger andelen fyrhjulsdraft högre bland lyxbilar än suvar. Snittvikten för Europas bilar har de senaste 15 åren gått från knappt 1 300 till 1 400 kilo.



Dieselgate fick köparna att välja bensin

Dieselmotorernas onåd bland bilköparna på grund av dieselgate och fuskande med rening har dessutom ökat utsläppen ännu mer. Dieselbilsförsäljningen i Europa minskade med 18 procent från 2017 till 2018.

Bensindrivna suvar är inte vad klimatet behöver. Enligt analysföretaget Jato Dynamics ökade koldioxidutsläppen under 2018 på 20 av 23 marknader. Totalt gick snittutsläppen upp med 2,4 g/km från 2017 till 2018.

Det är dock extremt stora skillnader mellan länderna, i Norge minskade genomsnittsutsläppet med 11,4 procent medan det ökade med 4,5 procent i England. Politiken avgör.

Men nu är det kanske snart slut på säljfesten av tunga suvar som släpper ut mycket koldioxid. Eller? Hur hårt klimatpressad är bilindustrin?

Värre än Brexit

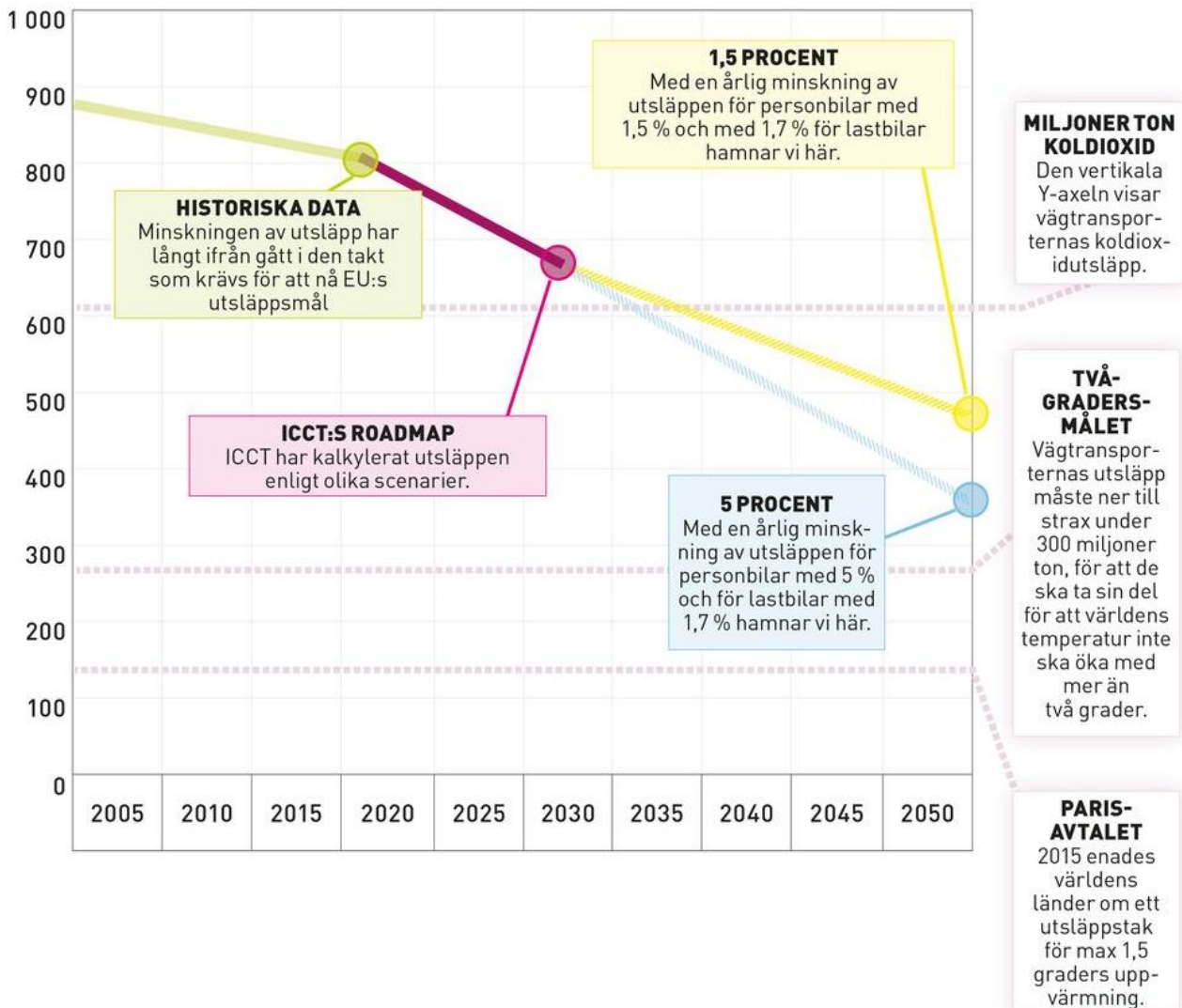
Koldioxidutmaningen är det största bilindustrin har stått inför, enligt bilanalytikern Arndt Ellinghorst på firman Evercore ISS. Den är kanske till och med farligare än handelskrig, Brexit och dieselförbud. Kostnaden för att uppdatera bilarna tekniskt kan enligt honom landa på 165 miljarder kronor.

Enbart för VW-koncernen kan summan bli 42 miljarder kronor.

Om biltillverkarna inte lyckas sänka tillverkningskostnaden för laddbara bilar måste antingen priserna höjas – vilket hotar försäljningen – eller sälja bilar med förlust.

KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN EU:S VÄGTRANSPORTER

MINSKNINGEN **RÄCKER INTE** FÖR ATT NÅ PARISÖVERENSKOMMELSEN



Den övre kurvan visar koldioxidutsläppen om utsläppen från personbilar och lätta lastbilar minskar med 1,5 procent om året, den undre kurvan förutsätter en minskning med 5 procent per år. Grafen kommer från ICCT som konstaterar att andra sektorer måste göra mer för att den totala minskningen av koldioxidutsläppen i Europa ska nå Parisöverenskommelsen 2050.

0,4 liter milen

Dagens elbilstillverkning har alltså bara varit uppvärmning. EU:s regelverk för bilar utsläpp av koldioxid betyder att elektrifierade bilar av alla de slag sakta men säkert kommer att ta över marknaden. Revolutionen är ofrånkomlig.

Men är utsläppskraven som säger att varje tillverkares sålda bilar i genomsnitt bara får släppa ut 95 g/km 2021 alltså förödande för hela industrin och omöjliga att nå?

Översatt till en bensinbil betyder utsläppsmålet att snittbilen endast får dra 0,4 liter per mil – vilket kan te sig helt omöjligt. Självklart kommer Volvo inte sälja bensinbilar som i snitt klarar sig på 0,4 liter bensin 2021, och det krävs inte heller.

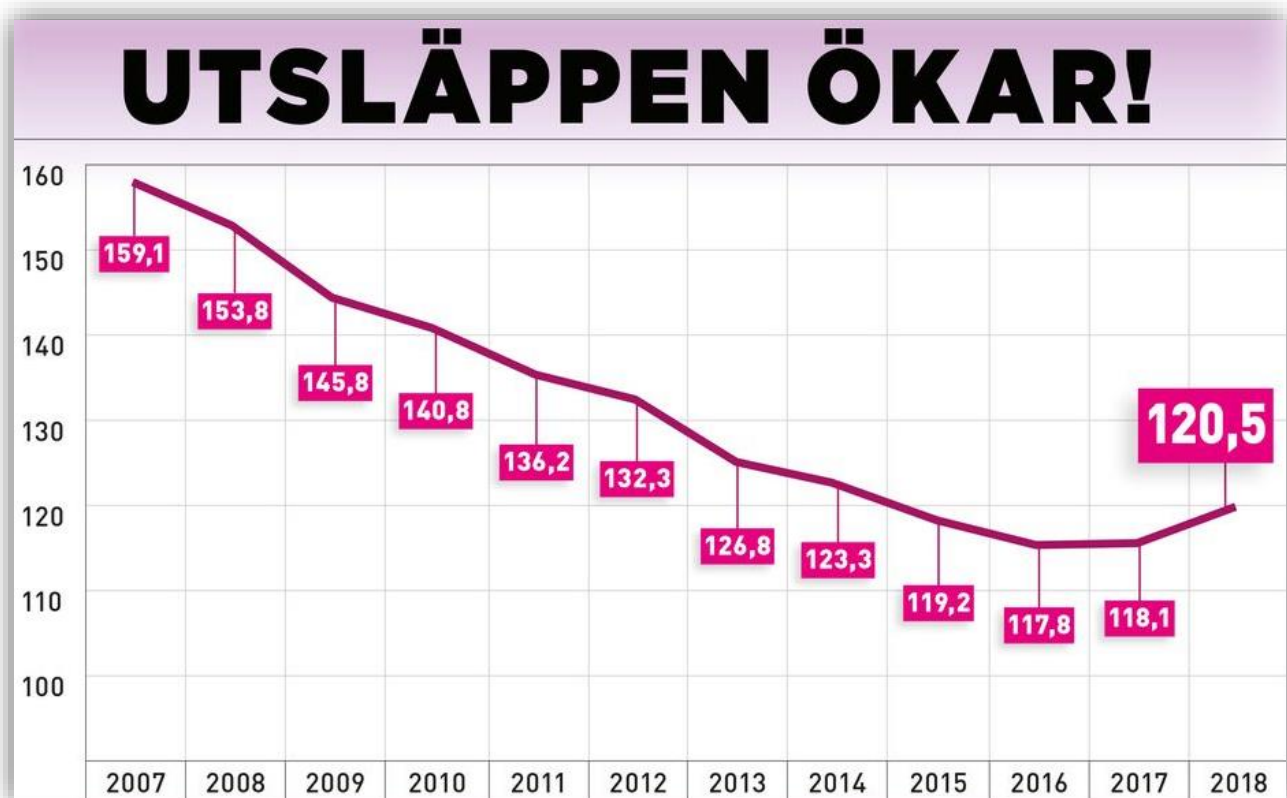
Från bilindustrins organisation ACEA kommer ett skräckscenario där tillverkare kan drabbas av högre böter än de totala inkomsterna. Det nya regelverket kan betyda massarbetslöshet och konkurs – samt att den ekonomiska makten förskjuts österut mot Kina och Sydkorea där den största delen av batteritillverkningen sker.

Ser vi en demontering av Europas bilindustri i klimatets namn samtidigt som det byggs massvis med kolkraftverk i Kina för att klara batteritillverkningen? Kanske. Men förmodligen inte.

Minerad mark

Det hela beror på hur svårt det blir att nå målet på 95 g/km. Och för att försöka förstå hur svårt det är måste vi ge oss ut på minerad mark utan kompass. Vi måste göra antaganden, själva räkna på effekter av elbilsförsäljningen och hur de framtida utsläppsgränserna blir för olika företag.

Ingen vi har talat med kan snabbt och enkelt förklara vad det i verkligheten kan innebära för exempelvis Volvo. Regelverket är svårt att förstå sig på, parametrarna är många och målen glider. Fem procent av nästa års försäljning får räknas bort och det resultat man hamnar på 2021 avgör vilket krav man får på sig för 2025. Systemet belönar alltså inte de företag som gör en rivstart med elektrifieringen.



Koldioxidutsläpp i gram per kilometer. Alla utsläppsvärden är enligt den gamla körcykeln NEDC. Uppgifterna kommer från ICCT – The International Council on Clean Transportation. Tunga bilar ger rätt att släppa ut mer koldioxid – det betyder att laddbara bilar ytterligare hjälper tillverkarna att få lägre koldioxidmål eftersom de är tunga. Rena elbilar är ännu tyngre.

1 av 10 elbilar räcker

95 gram kan låta som en tydlig och enkel gräns. Men de 95 grammen kommer från en tid då bilar förbrukning mättes enligt den så kallade NEDC-certifieringen.

Nu redovisas förbrukningen enligt den mer verklighetsnära WLTP-certifieringen och tyvärr finns ingen enkel omräkningsfaktor eftersom alla företag får sin egen uträkning grundad på snittvikten för de bilar man säljer.

Har vi förstått det snåriga regelverket någorlunda rätt – och räknat rätt – kommer det för Volvos del räcka med att sälja tio procent elbilar för att ligga långt under den till synes omöjliga 95-gramsgränsen.

Redan idag säljer Volvo cirka tio procent laddbara bilar (laddhybrider), och officiellt har Volvo sagt att man kommer klara sina utsläppsmål 2021 – som om vi har rätt hamnar runt 133 g/km enligt WLTP-körcykeln. Vi tror dem.

Tyngre bilar får släppa ut mer

Med våra grova antaganden kommer det alltså räcka med tio procent elbilar. Om det sedan är mycket eller lite kan givetvis diskuteras. Och elbilar är faktiskt inte ett måste. Toyota som är mästare på hybrider ligger redan 2018 – tre år före deadline – bara åtta procent från sitt 95-gramsmål!

Tyvärr har regelverket flera kontraproduktiva inslag. Biltillverkarna har lyckats förhandla fram att de som säljer tyngre bilar ska få släppa ut mer än de som har lättare bilar i sin bilmix.

Följden blir att flera företag inte längre kommer att bygga småbilar – det blir helt enkelt inte lönsamt. Ett mildhybridsystem höjer priset med 6 000–10 000 kronor och krävs det fullhybrid för att komma ner i förbrukning kostar det mellan 25 000 och 40 000 kronor, enligt konsultfirman Bernstein. Så stora påslag kanske inte småbilar tål.

Tunga bilar ger stor "utsläppsrabatt"

Bilens vikt (kg)	Utsläpp 2019 (g/km)	Utsläpp 2020 (g/km)
1 200	122	89
1 300	126	92
1 400	131	96
1 500	135	99
1 600	140	102
1 700	145	106
1 800	149	109
1 900	154	112
2 000	158	116
2 100	163	119
2 200	167	122
2 300	172	126
2 400	177	129
2 500	181	132

För att tillverkare av stora och tunga bilar inte ska missgynnas finns en vikt/utsläpps-formel. Men risken finns att biltillverkarna inte anstränger sig lika hårt för att bygga lätta och effektiva bilar, eftersom det både kostar mer och ger tuffare utsläppskrav. Med elektrifieringen kommer många tillverkares snittvikt öka, vilket gör det lättare att nå gränsvärdet. 100 kilo högre vikt ger rätt att släppa ut drygt tre gram extra. För 2019 innebär vikt-koefficienten att det i princip är omöjligt för någon tillverkare att hamna över gränsvärdet.

Småbilar går bort

Volkswagenchefen Herbert Diess har sagt att småbilar som Up och Polo inte finns 2030 på grund av att de blir för dyra. Ingen vill betala vad de skulle kosta.

Vissa bedömare tror att kinesiska tillverkare kan ta över småbilsmarknaden i Europa eftersom de säljer billiga småbilar i stora volymer i Kina, företrädesvis eldrivna, och där lär europeisk industri kanske få svårt att konkurrera.

En annan effekt av viktkoefficienten är att tunga laddbara bilar är bra för tillverkaren medan lättviktsmaterial som kolfiber och aluminium i praktiken inte längre är smarta att använda sig av. Det är dyrt och betyder lägre utsläppsgränser.

Sammantaget verkar utmaningen att nå koldioxidmålet inte vara oöverstiglig för tillverkarna, i alla fall inte för Volvo. Industrins lobbyarbete verkar också fungera mycket bra. Enligt ICCT:s uträkningar kommer utsläppen från vägtransporter långt ifrån att klara Parisöverenskommelsen 2050. Målet lär missas med dryga 200 miljoner ton koldioxid.

"Utsläppsmålet kommer missas med 200 miljoner ton koldioxid"

Om Volvo når sitt utlovade mål om 25 procent elbilar 2025 är koldioxidutmaningen rena barnleken.

En helt färsk utredning från ICCT visar för övrigt att BMW, Mercedes och Volkswagen kommer kunna nå sina respektive utsläppsmål – utan att förta sig. Vi återkommer till den och dess extremt intressanta siffor.

Men industrin behöver absolut hjälp från Europas politiker med både incitament för laddbara bilar och laddinfrastruktur. Ska vi gissa att den tyska regeringen kommer göra allt de kan för att deras biltillverkare ska hitta avsättning för laddbara bilar? Samma sak kan vi anta för de franska tillverkarna som är under ännu hårdare press.

Vi kan också konstatera att industrin inte har sett lönsamhet i laddbara bilar och att de ställer om så långsamt som möjligt för att få tillbaka på de stora investeringar som gjorts i förbränningsmotorteknik.

Även om man gärna vill framstå som klimaträddare och talar om miljö är det bara en sak som räknas i slutändan: pengar. Alltså politikernas stadsbudgetar och bolagens vinstkrav – samt givetvis din, min och alla européers plånböcker.

Att sänka utsläppen från vägtransporterna och ställa om till elektrifierade bilar kräver stora investeringar från alla håll. Det rika landet Norge har visat att det är praktiskt genomförbart, tekniken är tillräckligt mogen och industrin kan bygga bilarna – om efterfrågan finns till rätt peng.

En liten lustig detalj i hela detta fantastiska spel om utsläppsmål och viljan att räkna fram bevis för att bilindustrin kan klara utsläppskraven handlar om just Norge. Godkänns förslaget om att Norge ska räknas med i EU:s utsläpp betyder det att alla tillverkare kan dra av ett gram från sina utsläppskrav.

Som genom ett trollslag skulle då världen bli ännu lite grönare – i alla fall på pappret. Och tillverkarna skulle kunna sälja lite fler törstiga suvar.

EN LITER BENSIN VÄGER 750 GRAM

och bensin innehåller 87 % kol, eller 652 gram per liter. Vid förbränningen går det åt 1 740 gram syre.

Detta ger ekvationen:

$$652 + 1\,740 = 2\,392 \text{ gram CO}_2/\text{liter.}$$

$$5 \text{ liter} \times 2\,392 \text{ g delat med } 100 = 120 \text{ g/km.}$$

BENSIN	
LITER/100 KM	G/KM
10	239
9	215
8	191
7	167
6	144
5	120
4,5	108
4	96
3,96	95
3,9	93
3	72

**DIESEL**

LITER/100 KM	G/KM
10	264
9	238
8	211
7	185
6	158
5	132
4	106
3,6	95
3,5	92,4
3	79

EN LITER DIESEL VÄGER 835 GRAM

och diesel består till 86,2 % av koldioxid. Det ger 720 gram kol per liter diesel. Vid förbränningen – som ger koldioxid – behövs 1 920 gram syre.

Det ger följande:

$$720 \times 1\,920 = \text{gram CO}_2/\text{liter.}$$

$$5 \text{ liter} \times 2\,640 \text{ g delat med } 100 \text{ km} = 132 \text{ g/km.}$$

Så här mycket är 95 gram per kilometer i bränsleförbrukning.



**Upp till 50%
mindre kupébuller***

Hitta dina däck

* Beroende på fordonstyp, dess hastighet och vägtytan. Baserat på mätningar inuti fordonet, på väg, testat i februari 2018, januari 2018, november 2017 och oktober 2011 av Goodyears ingenjörer i Luxemburg. Däckstärk: 225/55R17 på VW Passat Alltrack och Ford Kuga och 255/45R18 på Audi A7.

TILLVERKARNA FÅR SLÄPPA UT OLIKA MYCKET

TILLVERKARE	GENOM- SNITTS- VIKT KG 2017	GENOM- SNITTS- UTSLÄPP G/KM 2017	MÅL G/KM 2021	ANDEL ELBILAR % 2017
Daimler	1 607	127	103	2,6
BMW	1 570	122	101	5,0
VW	1 420	122	96	1,2
Genomsnitt	1 390	119	95	1,4
Ford	1 393	121	95	0,0
Hyundai	1 348	122	94	1,4
Toyota	1 359	103	94	0,3
Renault/Nissan	1 310	112	93	2,5
PSA	1 273	112	91	0,1
FCA (Fiat, Chrysler, Alfa)	1 259	120	90	0,0

Alla utsläppsvärden är enligt NEDC. Uppgifterna kommer från ICCT – The International Council on Clean Transportation. Tunga bilar ger alltså rätt att släppa ut mer CO₂ – det betyder att laddbara bilar ytterligare hjälper tillverkarna att få lägre koldioxidmål eftersom de är tunga. Rena elbilar är ännu tyngre.

Så räknas straffbeskattningen ut

Varje gram över 95 g/km kommer straffas med 95 euro multiplicerat med det antal bilar som varje tillverkare har sålt inom Europa under 2020 och 2021. Men detta gäller bara för 95 procent av märkets försäljning. Under 2020 går de fem törstigaste procenten under radarn och behöver inte räknas med.

Men siffran 95 g/km är inte fixerad, alla tillverkare har egna mål att uppfylla och de räknas ut efter deras genomsnittsvikt.

Eftersom reglerna börjar gälla den 1 januari 2020 kan det vara smart att dröja med leveranser av laddbara bilar till efter årsskiftet. En tillverkare som ligger dåligt till kan alltså välja att sluta sälja lätta bilar för att få ett enklare utsläppsmål.

Ny teknik som exempelvis laddhybridteknik blir ett måste och det lär höja tillverkningskostnaderna mycket mer än vad de flesta kan höja priserna. Investmentbanken UBS har kommit fram till att kunderna kommer att stå för cirka 25 procent av de ökade kostnaderna, medan företagen följaktligen får sämre avans per såld bil.

Volvo kommer klara målen

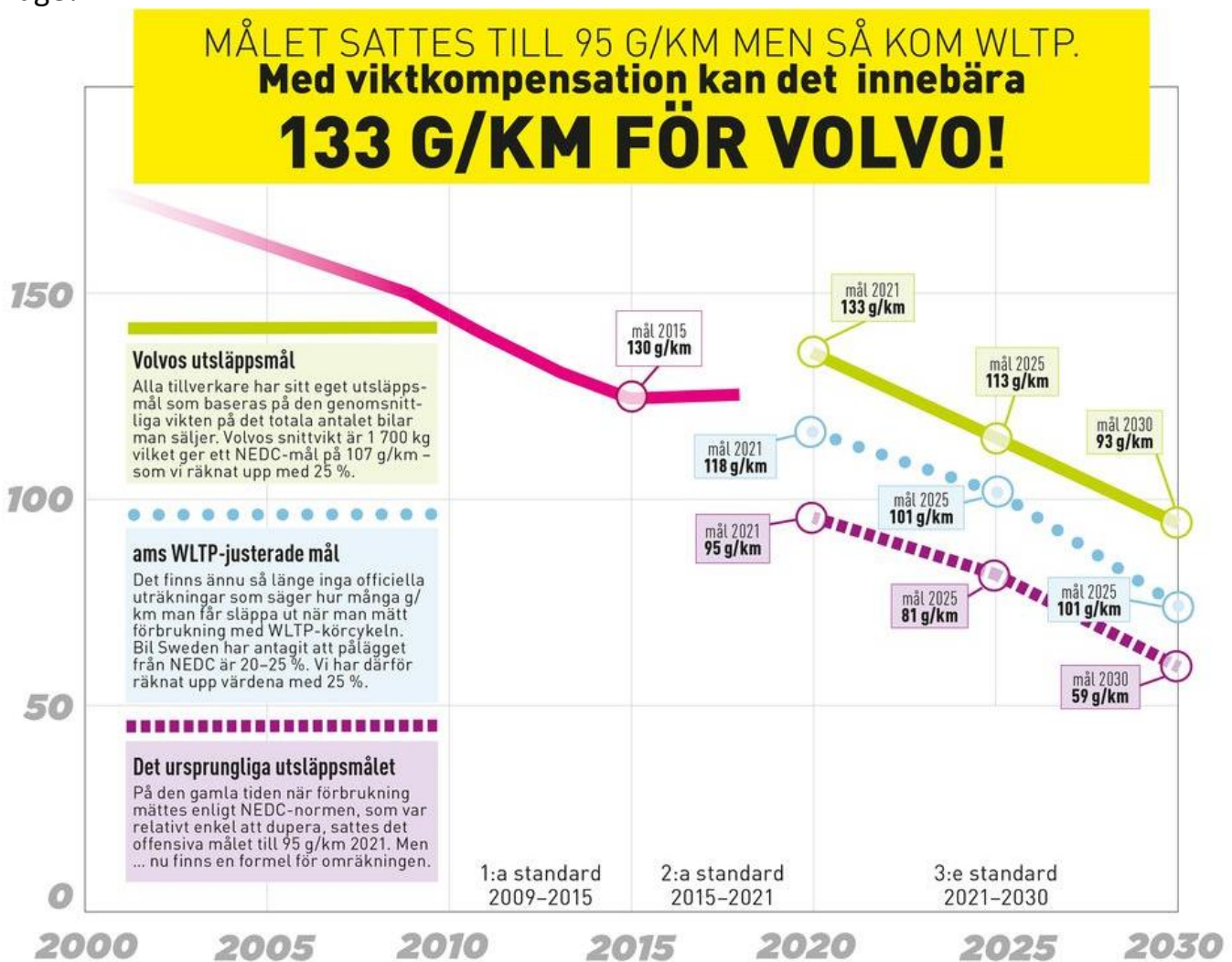
Det kan låta som en omöjlighet att gå från 130 till 95 gram på tre år – en sänkning på cirka 35 procent. Men följ med i en mycket förenklad uträkning så kommer det klarna.

1. 2018 låg Volvos NEDC-siffra på 130 gram. Omsätter vi det till WLTP (cirka 25 procent högre) blir de nya utsläppen 162 g/km.

2. NEDC-målet på 95 gram blir på samma vis (plus 25 procent) 118 gram. Volvo ska alltså enligt WLTP-siffror gå från 162 till 118. De nya mildhybriderna ska enligt Volvo sänka utsläppen med cirka 15 procent. Det ger en ny utsläppssiffra på 138 g/km.

3. Låt oss utgå från 2018 års försäljning. Volvo sålde då 317 000 bilar i Europa. Räknar vi med att Volvo säljer tio procent elbilar 2021 betyder det 31 700 elbilar, men eftersom regelverket medger att elbilar räknas som två sänker det snittet rejält.

4. Multiplicerar vi antalet förbränningsmotorbilar (285 300) med ett snittutsläpp på 138 g/km får vi ett totalt utsläpp om 39 000 ton. Men denna siffra ska divideras med 348 700 bilar. Detta ger då ett snittutsläpp på 111 g/km. Det här ger att Volvo klarar målet med råge!



Tyngre bilar – som får släppa ut mer

Ytterligare en bonus med elbilstillverkningen är att tunga bilar ger lägre krav. Vi har räknat ut att tio procent elbilar med en vikt på 2 000 kilo kommer höja snittvikten för Volvos vagnpark från 1 700 kg till 1 728 kg – vilket betyder att Volvo får släppa ut cirka ett gram mer.

Utöver elbilsrabatten kan tillverkare räkna bort de törstigaste fem procenten från 2020 års försäljning. Dessutom tillkommer rabatter för laddhybrider och kan man hävda att man infört ecovänlig teknik som inte ger utslag på WLTP-siffran kan man få ytterligare rabatter på upp till sju gram.

Observera att dessa siffror bygger på våra antaganden. Ingen vet exakt hur det kommer bli. Vi har utgått från att WLTP-utsläppen blir 25 procent högre än NEDC – Bil Sweden har angett en ökning på 20–25 procent. Regelverket är snårigt, och vårt exempel är extremt förenklat. Hos alla bilföretag sitter det stora skaror med högutbildade och intelligenta tekniker som kalkylerar exakt hur man ska klara av målbilden på billigaste möjliga vis. ICCT tror också att Volvo klarar målen med en elbilsandel på tio procent.



Elbilsbonusen, då?

Bilar som kommer under 50 g/km räknas som supermiljöbilar och dessa ger en mycket värdefull bonus. Fram till 2020 räknas varje sådan såld bil som två. 2021 är uppräkningsfaktorn 1,67 och 2022 är den nere i 1,33 bilar.

Dessa ska som högst få ett utsläppsvärde på 7,5 g/km. Tillverkarna måste sälja 15 procent laddbara bilar 2025 och 25 procent 2030. Elbilar räknas som en bil, medan laddhybrider räknas som 0,3–1 bil beroende på utsläppsvärde.

Tillverkarna som måste kapa utsläppen mest

- **Fiat/Chrysler** har den största utmaningen framför sig, delvis eftersom de bygger en stor andel småbilar. Fiat/Chrysler ska dels ned till den lägsta utsläppsnivån och även minska mest.
- **Toyota** lär inte ha några problem med det nya reglementet eftersom Toyota ska lansera helt eldrivna bilar under 2021.
- **Volvo** har en relativt enkel resa tack vare tunga bilar – att Volvo klarar 104,7 g/km bör inte vara en alltför stor utmaning, eller? Faktauppgifterna kommer från Jato och skiljer sig lite från ICCT.



TILLVERKARE	MINSK- NING SNITT G/KM	MÅL SNITT GRAM 2021	MINSK- NING I PRO- CENT
FCA	35,5	89,8	28
Daimler	33,6	100,7	25
Hyundai-Kia	30,0	91,9	25
BMW Group	27,5	99,6	22
Ford	27,1	96,6	22
VW Group	26,6	94,6	22
Volvo	25,5	104,7	20
Renault Group	23,2	90,0	20
PSA	23,1	91,1	20
Nissan Group	19,0	93,9	17
Toyota	7,8	93,5	8



Tesla hjälper Fiat och får betalt för det.

Fiat/Chrysler åker snålskjuts på Tesla – och betalar för det

Enligt regelverket är det tillåtet för tillverkare att slå ihop sina siffror för att enklare undslippa böter. Fiats och Teslas siffror ska kombineras och det kan visa sig vara ett relativt enkelt sätt för Fiat att slippa böter. Man behöver inte ta fram ny energibesparande teknik och kan fortsätta att sälja törstiga och tunga suvar.

Baksidan är givetvis att Fiat får betala Tesla för denna tjänst – Teslas nollutsläppsbilar har alltså ett värde i denna ekvation. Skulle Fiat/Chrysler-koncernen ligga kvar på dagens nivåer hamnar straffskatten på 32 miljarder kronor – vilket alltså är den summa som Tesla kan förhandla om.

Det talas även om att Mazda kan få hjälp av Toyota med samma sak, givetvis mot ekonomisk ersättning och många tillverkare skapar grupper inom sina egna nätverk för att hamna så bra till som möjligt.

Så stora kan bötesbeloppen bli

Om utsläppssiffrorna skulle ligga kvar på 2018 års nivå blir bötesbeloppen enorma, men det kommer givetvis inte ske. Straffskatten per såld bil varierar mellan cirka 20 000 och 35 000 kronor – ungefär samma summa som det kostar att förse bilarna med ett hybridsystem. Uppgifterna kommer från Jato.

För Peugeot/Citroën/Opel ser det sämre ut. Deras vinst är så låg att straffavgiften blir nästan dubbelt så stor.

Nischtillverkare får rabatt

Biltillverkare som tillverkar mellan 10 000 och 300 000 bilar om året kan ansöka om ett lindrigare utsläppsvärde. För 2020 räcker det med att sänka utsläppen med 45 procent från 2007.

Företag som bara bygger mellan 1 000 och 10 000 bilar om året kan föreslå sitt eget mål, vilket dock måste godkännas av EU-kommissionen.

De som bygger färre än 1 000 bilar om året har inga krav på sig, om de inte själva frivilligt väljer att sätta sådana.

TILLVERKARE	STRAFF PER BIL I EURO	TOTALT BÖTES-BELOPP I EURO	PRO-CENT AV VINST
VW Group	2 525	9 190 000	76
PSA	2 194	5 390 000	191
Renault Group	2 207	3 570 000	103
FCA	3 375	3 240 000	89
Daimler	3 192	3 010 000	40
Hyundai-Kia	2 852	2 880 000	132
BMW Group	2 609	2 660 000	46
Ford	2 576	2 560 000	78
Nissan Group	1 807	1 140 000	19
Volvo	2 425	770 000	82
Toyota	745	550 000	3



Toyota ohotad etta

Premiumtillverkarna ligger föga förvånande i botten på listan och trots att BMW säljer flest elektrifierade bilar i Europa ligger man på en föga hedrande 17:e plats.

Suv-boomen ger sitt tydliga resultat. Toyota som varken säljer dieslbilar eller några renodlade elbilar visar att man kan komma mycket långt med relativt konventionell hybridteknik.

TILLVERKARE	SNITT-UTSLÄPP G/KM 2018	SNITT-UTSLÄPP G/KM 2017	FÖRÄNDRING G/KM	PLACERING 2017	
Toyota	99,9	101,2	-1,4	1	1
Peugeot	107,7	104,5	+3,2	2	2
Citroën	107,9	105,5	+2,4	3	3
Renault	109,1	106,6	+2,5	4	4
Nissan	110,6	115,8	-5,2	7	5
Suzuki	114,2	114,9	-0,7	5	6
Skoda	116,7	115,9	+0,8	8	7
Seat	116,9	118,0	-1,1	10	8
VW	118,8	119,5	-0,7	11	9
Fiat	119,2	115,6	+3,6	6	10
Kia	120,4	120,1	+0,4	12	11
Dacia	120,8	116,9	+3,9	9	12
Hyundai	123,3	122,0	+1,2	15	13
Ford	123,7	120,8	+2,9	13	14
Opel	125,6	123,4	+2,3	16	15
Audi	127,6	124,3	+3,3	17	16
BMW	128,9	121,8	+7,1	14	17
Volvo	130,0	124,3	+5,8	18	18
Mazda	135,2	131,2	+4,0	20	19
Mercedes	139,6	129,0	+10,5	19	20

Norge utklassar alla

Skillnaderna mellan den politik som förs i olika länder samt ekonomi och bilkultur ger väldigt stora variationer i snittutsläpp. Siffrorna gäller snittet av de bilar som såldes nya under 2018 och 2017.

Norges elbillsatsning ger väldigt tydliga resultat. Portugal har däremot inte många elbilar men man köper till stor del små bilar, till skillnad från Schweiz där många köper hästkraftstinna och stora fyrhjulsdrivna bilar. Vi har lagt in Volvos siffror, vore Volvo ett land skulle det inte ses som speciellt klimatsmart. Notera att utsläppen ökar.

	SNITT- UTSLÄPP G/KM 2018	SNITT- UTSLÄPP G/KM 2017	FÖRÄN- D- RING G/KM	
Norge	72,4	83,7	-11,4	1
Portugal	105,4	104,2	+1,2	2
Nederländerna	106,0	108,9	-2,9	3
Danmark	111,0	108,0	+3,0	4
Grekland	111,4	108,6	+2,8	5
Frankrike	112,0	110,7	+1,3	6
Irland	113,1	111,8	+1,2	7
Kroatien	114,7	112,0	+2,8	8
Italien	115,3	112,5	+2,8	9
Finland	118,4	119,0	-0,6	10
Spanien	118,6	114,8	+3,8	11
Belgien	119,3	115,4	+4,0	12
Slovenien	120,0	118,3	+1,7	13
Rumänien	121,3	118,8	+2,5	14
Sverige	122,0	121,8	+0,3	15
Österrike	123,4	120,4	+3,0	16
Storbritannien	125,1	120,8	+4,3	17
Tjeckien	125,6	124,8	+0,9	18
Ungern	125,9	124,3	+1,7	19
Slovakien	127,1	125,1	+1,9	20
Polen	128,3	126,4	+1,9	21
Tyskland	129,1	126,2	+2,9	22
Volvo	130,0	124,3	+5,8	23
Schweiz	137,3	133,3	+4,0	24
Snitt	120,5	118,1	+2,4	

[Så mycket mer drar bilen i verkligheten – Volvo får bakläxa](#)

[Sverige dräneras på elbilar och laddhybrider – försvinner på export](#)

[Nya utsläppskraven: Här är biltillverkarna som riskerar miljardböter](#)



10. "Ett genidrag": Volvo är tyngst i Europa – klarar ändå utsläppsmålen.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-13, 15:07.

En ny rapport visar att Volvo har tyngst bilar i Europa. Trots det och faktiskt tack vare det når Volvo sitt utsläppsmål. "Ett genidrag" kommenterar Alrik Söderlind.



EU har satt upp ett utsläppsmål för biltillverkarna på 95 gram koldioxid per kilometer. Men de olika tillverkarna har egna gränser som baseras på modellprogrammets vikt.

Med en snittvikt på 1.796 kilo är Volvo det tyngsta märket i Europa. Det beror på att de säljer många suvar. Den höga vikten gör också att Volvo bara behövde släppa ut 111 gram/km under det första halvåret 2020.

Tack vare en mycket stor andel laddhybrider – som på pappret har låga utläpp – lyckades Volvo nå sitt mål med två grams marginal och slipper betala böter.

[Den gröna tankesmedjan Transport & Environment \(T&E\) skriver i sin rapport om utsläppsmålen](#) att om Volvos utsläpp från laddhybriderna skulle beräknas lite mer realistiskt genom att dubbla deras koldioxidsiffror skulle Volvos snitt hamna 16 gram högre.

CHEFREDAKTÖR ALRIK SÖDERLIND KOMMENTERAR:

Volvos genidrag!

På ytan ser bilmarknadens två starkaste trender ut att kollidera med en katastrof för alla hårt inblandade.

Suvförsäljningen boomar samtidigt som utsläppen måste ner – annars väntar böter i miljardklass. Krisläge för Volvo som är giganter på suvmarknaden? Inte alls!

Volvo har lyckats med den perfekta strategin. Inte bara leder man försäljningen av suvar som genererar väldigt stora inkomster, man ligger också i topp när det gäller försäljningen av laddbara bilar – räknat i procent.

Det riktigt finurliga är att ju tyngre bilar man säljer desto mer får man släppa ut!

Och laddhybrider (med väldigt låga utsläpp) och elbilar är både tunga och har uppräkningsfaktorer, sälj en och den räknas som två – typ.

Alltså: den absolut smartaste strategi man kan ha idag är att sälja många fossildrivna suvar till höga priser kombinerat med laddbara bilar i tillräcklig mängd för att snittutsläppen ska bli låga.

Volvos bilar är tyngst i hela Europa med ett snitt på 1.796 kilo. Med elbilar som nya XC40 P8 som väger 2,2 ton kommer den siffran att gå upp ytterligare – vilket betyder att man kan fortsätta att sälja fossildrivna suvar med stor förtjänst utan att riskera klimatböter.

Carmakers' compliance status after the first half of 2020

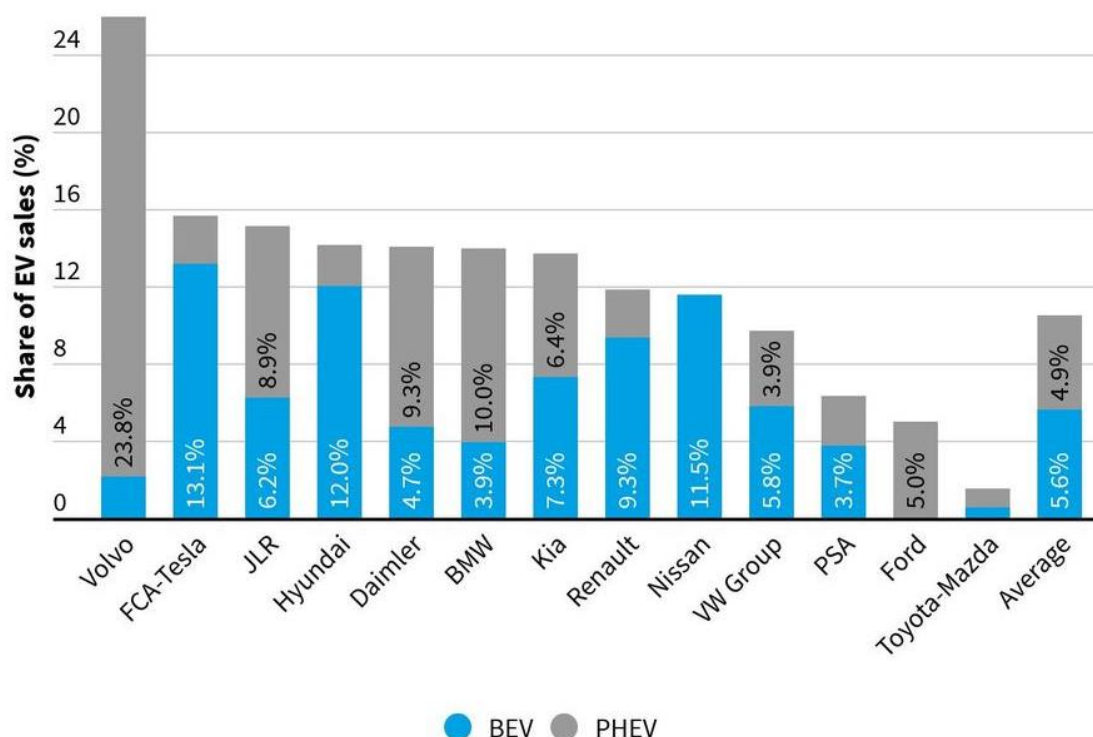
OEM	NEDC	Flexibilities	Status	Target	Gap
BMW	118	14.4	103	103	0
Daimler	129	16.0	113	104	9
FCA-Tesla	107	12.4	94	95	-1
Ford	108	8.3	100	98	2
Hyundai	114	12.0	102	95	7
Kia	110	12.1	98	96	3
Nissan	109	11.5	97	96	2
PSA	96	6.8	90	93	-3
Renault	104	9.8	95	93	1
Toyota-Mazda	100	4.4	96	95	1
Volvo	120	11.5	109	111	-2
VW	116	11.7	104	99	5
JLR	159	14.9	145	132	13
Total	111	10.6	100	98	2

Scope: European Economic Area (EEA), same as EU car CO2 regulation

Source: T&E analysis of passenger car registration data from JATO Dynamics

HEV includes full and mild hybrids. Flexibilities include super-credits, eco-innovation credits and 95% phase-in of sales.

Carmakers' EV sales in 2020 in Europe



Source: T&E modelling of carmakers' CO2 emission compliance based on passenger car registration data from the first half of 2020 (data from JATO Dynamics)

TRANSPORT & ENVIRONMENT    
 @transportenvironment.org

Snittmålet för utsläpp under åren 2020/2021 är officiellt 95 gram/km men efter omräkningar från NEDC till WLTP samt vikt tillägg är Volvos mål just nu 111 gram/km – och under det första halvåret 2020 låg man på 109 gram. Och då hade knappt några tunga elbilar börjat levereras.

De troliga är alltså att Volvos mål kommer att bli högre samtidigt som utsläppen sjunker!

Det öppnar upp för att Volvo skulle kunna sälja "samregistrering" med någon annan tillverkare som ligger risigt till – som exempelvis Jaguar/Land Rover.

Det skulle ge Volvo ytterligare klirr i kassan.

Hatten av för den ekonomiska strategin! Om den sedan är bra för klimatet är en helt annan sak. Eller rättare sagt, det är den inte.

[Skatthöjning: 1.200 procent!](#)

[Rapport: Flera biltillverkare klarar EU:s utsläppsmål redan nu](#)

[Volvo säljer flest laddhybrider i Europa – men utsläppen ökar](#)

[Utsläpp från nya bilar ökar för tredje året i rad – svar en av orsakerna](#)



11. Renault öppnar upp för försäljning av utsläppsrätter.

Redaktören bytbil 2020-10-14.

Är på väg att med marginal uppfylla sina utsläppsmål.



Renault är på väg att uppfylla sina koldioxidutsläppsmål för 2020, så tänker de erbjuda andra biltillverkare att köpa delar av sina utsläppsrätter.

Omställningen till elektrifiering av bilar går allt snabbare och trycket på bilindustrin allt hårdare. Exempelvis vill [Frankrikes regering](#) mer än dubblera fordonskatten som baseras på koldioxidutsläpp.

Enligt källor till [Autocar](#) har [Renault](#) lämnat in en intresseanmälan på att öppna en koldioxidpool till den Europeiska kommissionen. Med andra ord innebär det antagligen att den franska biltillverkaren med god marginal nått sina utsläppsmål för 2020 och kan nu sälja utsläppsrätter till andra tillverkare som annars inte skulle nå sina mål. Exempelvis som [Tesla](#) gör med [Fiat Chrysler](#).

Enligt den senaste utgåvan av European Electric Car report hade Renault den största mängden elbilsregistreringar i Västeuropa och sålde under augusti månad 51 200 fordon. Nyligen skrev [Bytbil att andelen](#) elbilar ökar för varje år.

De parter som är intresserade har till och med 18 november på sig att registrera sitt intresse hos Renault och måste visa att deras arbete inte leder till att den franska biltillverkaren överskrider sina mål, eller att de kan betala böterna för eventuella överskridna mål.

Renault hade tidigare planer på att dela utsläppsrätterna med allianspartnerna [Mitsubishi](#) och [Nissan](#) eftersom de hade behandlats av EU som en enda enhet för EU:s utsläppsmål.

Men det är ännu oklart varför Renault verkar agera ensam och inte heller vilka tillverkare som tänker dra nytta av erbjudandet från den franska tillverkaren. Enligt källor till [Autocar](#) verkar [Daimler](#) vara en kandidat eftersom de redan har ett strategiskt samarbete med Renault och att de dessutom är på väg att missa sina koldioxidmål för 2020.

Det har även nyligen rapporterats att [MG:s](#) moderbolag SAIC har ska gå med i [Volks-wagens](#) utsläppspool för att hjälpa den tyska tillverkaren. Antagligen kommer den kinesiska biltillverkaren stanna kvar i poolen fram till slutet av 2022 eftersom deras laddhybrider och elbilar kan kompensera för den hackande försäljningen av elbilar från Wolfsburg.

Relaterade artiklar



[Du kan tvingas köpa elbil eller hybrid nästa år](#)



[Renault R.S. 2027 Vision en racingdröm](#)



[Renault Arkana ska erövra Ryssland](#)



[Premiär för nya Renault Koleos](#)

12. Volvos udda coupémodell som sålde bättre än väntat.

Publicerad 2020-10-11 kl 6:40, text Calle Carlquist.

Volvos försök att ruska av sig präktighetsstämpeln resulterade i en minnesvärd modell.



I **Volvos långa** historia har det vid sidan av huvudfåran med präktiga modeller alltid funnits plats för lyx. Inte sällan har denna åstadkommit med hjälp av utomstående karossmakare, på 1930-talet till exempel den välkända firma Nordbergs i Stockholm.

Under 1960- och 70-talen visades italienska stilförsök från Coggiola och Bertone, bilar som förtjusade folk på bilsalongerna men som inte gick i produktion. Under 1975 fick i alla fall en pampversion av Volvo 264 grönt ljus att byggas hos Bertone: Volvo 264 TE, en limousine förlängd 70 centimeter.

Ungefär samtidigt ville Volvo också ha en coupémodell som topperbjudande för verkligt kräsna. Före 200-seriens debut hösten 1974 hade designern Jan Wilsgaard tagit fram en tvådörrars, sju centimeter lägre version av Volvo 164.

Bilen skulle skickas till Bertone för att få inredningen draperad i lyxigast tänkbara klädsel och taket krönt av ett vinylakan, en elegans vid denna tid. Det ska ha varit designavdelningens sekreterare fru Larsson som förärdades uppdraget att ratta bilen till Italien.

Något senare, våren 1976, visade Mercedes-Benz sin färska 123-serie i coupéutförande. Volvoledningen måste ha stärkts i sin uppfattning att den kommande 262C, som bilen skulle heta i produktionsutförande vid starten 1977, var alldeles rätt. Recepten var ju identiska, om än resultaten en smula olika.

Att kalla Volvo 262C elegant är förmodligen inte lika korrekt som att kalla den annorlunda, men den hade kundattraktion och försäljningen gick bättre än väntat. Den blev omsusad i all världens press, här var plötsligt en Volvo som tonade ned sina foträta skor, sina oböjliga tår, sin stötupptagande sula, utan att förlora identiteten.

I **USA hade Volvo** under lång tid kört med slogan "Volvo. The car for people who think", vilket tidningen Motor Trend i sitt test av 262C raskt ändrade till "Volvo. The car for people who shrink".

Volvo 262C 1980

Nypris: 117 000 kr.

Värde i dag: [80 000–120 000](#) kr.

Motor: V6 med en överliggande kamaxel per cylinderrad, 2 vent./cylinder. Bränsleinsprutning. Volym 2 664 cm³. Max effekt 141 hk (104 kW) vid 5 700 v/min. Max vridmoment 216 Nm vid 3 000 v/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift, treväxlad automatlåda, golvspak.

Mått: L 488/B 172/H 137 cm.

Tjänstevikt: 1 470 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, Panhardstag.

Styrning: Kuggstång. 3,5 rattvarv. Vändcirkel 9,8 m.

Bromsar: Skivor fram och bak, servo.

Fartresurser: Toppfart 175 km/tim. Acc 0–100 km/tim på 11 s.

Läs också: [Volvos snabba lyxsedan: "Den gör mig till lagbrytare"](#)

Livscykeln

1974 264 DL och GL har den nyutvecklade V6:an i lättmetall på 2,7 l.

1975 Sjusitsiga limousinen 264 TE.

1976 Volvos första sexcylindriga kombi finns bara som 265 DL. För den nordamerikanska marknaden har modell 262 GL tagits fram.

1977 Volvo fyller 50 år, vilket firas med en jubileumsversion: 244 DL (på exportmarknader fanns en 264). Ny modellversion är 264 GLE.

1977 262C premiärvisas. Nu läggs den vanliga tvådörrarsversionen ner efter bara 3 329 exemplar.

1979. De första åren fanns 262C i silvermetallic/svart vinyltak. Nu också i guldmetallic utan vinyltak.

1980 262C får två nya färger: svart och ljusblå metallic. Silver med vinyltak slopas. Även 244 GLT finns i en version med B27E på 141 hk.

1981 200-serien får mindre stötfångare, nya strålkastare, nya baklampor och ny instrumentpanel. 260-modellerna får också en uppdaterad motor. Efter 6 622 exemplar läggs 262C ner.

1982 Tillverkningen av 264 läggs ner. Totalt byggdes 132 390 exemplar av den sexcylindriga sedanen.

1984 Tre år efter att modellen utgått bygger Yngve Nilssons Karosserifabrik de sista två 264 TE i landauletversion. Totalt byggdes 335 stycken 264 TE.

1985 De sista 265-bilarna byggs. Totalt har 177 402 exemplar byggts av de olika 260-versionerna.



Calle Carlquist

13. Jaguar XJ6-XJ12 1969–1986.

Publicerad 15 juli 2015, text Jon Remmers

SPORTLYXLIMOUSINE

Att rita snygga sportbilar är betydligt enklare än att få linjerna att stämma på en stor fyrdörrars sedan. Men Jaguar lyckades utan tvekan med XJ6. Drygt 40 år senare är den förbluffande billig att köpa. Finns det en anledning till det?



Brittsnyggt! Är det ens ett ord och hur ska jag någonsin kunna förklara vad det betyder? Jag menar det där nedtonade, prydliga, uppriktiga och artigt arroganta i världen. Det evigt korrekta tilltalet. Underdrifterna. Förmågan att uttrycka sig vulgärt utan att det uppfattas så. Kostymen som sitter långt mer exakt än tänderna. Det sägs att fartyget förändrar människan. Det gäller i högsta grad även för Jaguar XJ6. Du kanske tror du köper en bil, men vad du köper är ett helt liv. Jag pratar inte om t-shirts med Union Jack-motiv till ungarna. Jag pratar om att promenera med rak rygg. Om välgjorda paraplyer med trähandtag som kostar mer än femtionio och nittio. Om förmågan att uttala namnet på tepåsarna korrekt och om en plötslig oförmåga att springa. Tweed och filtercigaretter från Dunhill. En längtan efter morgonrockar med broderat monogram.

Oj, värdighet alltså?

Ja, den gamla världens värdighet. Men med en twist. Jaguar XJ6 är Old Tom och Big Ben i den ena änden. I den andra sitter halva Merlinmotorn från ett Spitfire jaktflygplan. Spre-tande värden i ett Storbritannien som sakta blev en allt mindre del av världen. Utsidan måste vara en av de vackraste sedankarosser som någonsin ritats. Proportionerlig på gränsen till det paradiska, omisskännligt Jaguarisk. Samtidigt en grundform tillräckligt modern för att produceras i mer än två decennier.



Och på insidan?

En titt på specifikationen för Jaguar XJ6 är som att stirra rakt in det våtaste, snaskigaste utrymmet i en ingenjörssjäl: Dubbla överliggande kamaxlar. Hemisfäriska förbränningsrum. Intelligent förgasare. Självbärande kaross. Hjulupphängningar monterade i hjälpramar. Specialkonstruerade Dunlop radialdäck. Fyrledad bakaxel. Skivbromsar runt om, de bakre placerade längst inne vid differentialen för att spara ofjädrad vikt. Torpedvägg i dubbelplåt avsedd att minska oljudet från motorn. Dubbla bränsletankar. Det tar liksom aldrig slut. Allt detta har egentligen bara ett syfte. Att transportera dig och dina nära i största välbefinnande vart än ni pekar nosen.

Jag lyssnar. Känslan bakom ratten?

Som att sitta i handflatan på en välfodrad skinnhandske. Benen är långa. Hjulen sitter långt från förarsätet. Servostyrningen är så lätt att om du andas på ratten får du styrutslag. Vad som händer under hjulen har du ingen aning om, men det gör inget, de hamnar ändå där de ska. Den sexcylindriga motorn imponerar med sitt otroligt breda register. Kraft kommer vid vilket varvtal som helst. Färdvägen för gaspedalen är lång vilket gör kraften lättdoserad. Man kan röra sig silkesmjukt graciöst, smyga mellan hus och parkerade bilar – eller ta jättesprång – upp på en bokhylla till exempel. Som en...

STOPP! Inga sådana referenser tack. Klassiker är bättre än så!

Okej. Trots all teknik är det här förvånansvärt enkla bilar. Service och mindre reparationer klarar du själv på garageuppfarten. Med viss reservation för ventiljusteringen, som kräver ett dyrköpt sortiment av speciella shimsbrickor. Många av de sjukdomar som modellen gjort sig känd för har idag funnit moderna lösningar. En bränslepump med trilskande brytarspetsar kan med fördel ersättas med en modern dito. Fördelarens innanmäte kan med enkla handgrepp bytas till modernt material.

Men är det inte dyrt att ha en Jaguar?

Nej, inte särskilt. Varken i köp eller i delar. Det går fortfarande att köpa sig en hyfsad bil oavsett byggserie för omkring 50 000 kronor. Dubbla pengarna och du köper ett nära perfekt exemplar. Av någon anledning har XJ6 aldrig riktigt tagit sig prismässigt. Mycket märkligt. Det som behagar ögat brukar aldrig någonsin bli billigt. Vi väntar med spänning på fortsättningen.

Så vilken XJ vill jag ha?

Serie 1 tillverkades åren 1968 till 1973. Serie 2 avlöstes 1979 av Serie 3. Sjuttioalets Leylandsjuka drabbade Jaguar lika hårt som övriga inblandade och det dröjde några år in på åttiotalet innan man fick ordning på kvaliteten igen. Serie 2-bilarna har ofta problem med strulande elektriska finesser, kvaliteten på lack och krom är heller inte den bästa.



Med Serie 3 kom bränsleinsprutning även i sexorna och tillsammans med ett nytt avancerat topplock hamnade bränsleförbrukningen på en mer acceptabel nivå. Kanske är den mesta XJ6:an en Serie 1 med 4,2-litersmotorn och den modernare automatlådan som kom 1970. Gärna i vitt.

Soppatörst – hur illa är det?

Det är riktigt illa, och här kommer vi in på det där med att uttrycka sig vulgärt utan att det uppfattas vulgärt. De första XJ12:orna med förgasare bälgade glatt i sig 2,5 liter milen när de testades av samtida motorpress. En XJ6 med 4,2-litersmotorn ville gärna ha 1,6 liter milen – som ny!

Berätta mer om de tolvcyndriga bilarna!

Jaguar slipade på en V12 redan 1954. Dubbla överliggande kamaxlar och varvtalstak en bit över 8 000 r/min. Behöver vi tillägga att motorn var tänkt för tävlingsändamål? Det blev aldrig något tävlande av, men när Jaguar ett decennium senare behövde fler cylindrar för att hävda sig på den amerikanska marknaden dammades skisserna av. Motorn dök först upp i E-type 1971 och året därefter i XJ12. Den hade tappat två kamaxlar men racingarvet levde kvar i form av motorblock och topplock i aluminium.

Bon voyage?

Absolut! Jaguars XJ-modeller bjuder verkligen upp till den där oändliga resan. Du ska inte uppleva den småskuttandes mellan lokala bilträffar, du ska köra till franska Rivieran – via Alperna. Med endast några ombyten kläder, pass och tandborste som bagage. Eller till Wales – via stenkantade landsvägar och genom ett ljummet duggregn.

Vad ska jag se upp med?

En frisk XJ6 förmedlar på ett nästan kusligt sätt känslan av kvardröjande brittisk överhöghet. Stämmer inte detaljerna så rinner den känslan ur bilen. De här bilarna tappade tämligen omgående sin glans när de efter några år trillade ut på begagnatmarknaden. Och med det försvann ofta viljan att ge dem den service de förtjänar. Titta efter detaljer som inte riktigt hör hemma i bilen. Kylarslangar som reparerats med en bit avkapad trädgårdsslang. Eltejp på fel ställe. Kabelskor av universaltyp... Står du framför en bit av dekoren till tv-serien Little Britain eller skriker bilen Rule Britannia i örat på dig?

Hårdfakta**Jaguar XJ6-XJ12 1969–1986**

Nypris: 50 510 kr.

Värde idag: 65 000 – 85 000 kronor*.

Motor: Rak sexcylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar, två ventiler per cylinder. Dubbla SU HD8 förgasare. Vattenkylning. Volym 4 235 cm³. Max effekt 170 hk DIN vid 4 500 r/min. Max vridmoment 384 Nm vid 3 750 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Treväxlad automatlåda, golvspak.

Mått: Axelavstånd 288cm. Spårvidd fram/bak 147/149. Längd/bredd/höjd 485/177/137 cm. Tjänstevikt 1 770 kg. Tank 108 liter.

Fjädring/hjulställ: Dubbla triangellänkar fram, bak fyrledad axel, skruvfjädrar fram och bak. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, servo. Vändcirkel 11,8 m. Rattvarv 3,3.

Hjul: Stålfälgar, bredd 6 tum, 205/70 VR15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Tvåkrets, skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 200 km/h. Acceleration 0 – 100 km/h 11,2 s.

Förbrukning: 1,54 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns bilfakta 1973.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Kompetens finns över hela landet! English Car Care i Löddeköpinge. Jagparts utanför Hultsfred. Slitdelar kan köpas via de vanliga bildelsnasarna.

Kolla detta innan du slår till!

Motor

Sexorna stammar ur den klassiska XK-motorn. Inget problembarn direkt men räkna med oljeläckage. Om det dräller mellan motor och låda tyder det på en trasig bakre packbox i motorn. Byts tillsammans med en ny koppling. En baggis – när väl motorn eller lådan plockats ur bilen. Oljetrycket ska vara minst 15 psi på tomgång, varm motor. Slamrande kamkedjor? Den nedre är jobbigast att byta. Det ska höras ett jämnt mjukt rassel från ventilerna, hör inget alls kan de vara feljusterade och motorn riskerar att bränna sina ventiler. Ta gärna ett kompressionsprov – max tio procent skillnad mellan cylindrarna. Blårök tyder på slitna cylinderlopp och/eller vissna ventilstyrningar. Räkna med över 10 000 kronor för en topplocksrenovering. I en tolvcylindrig bil bör allt i kylsystemet vara i toppskick. Överhettning kan betyda döden för motorn.

Transmission

De första bilarna hade en trestegad Borg Warner typ 8 låda, under 1970 ersattes den av BW 12. Den nyare lådan är att föredra med sina mjukare växelpunkter och mer begripliga lägen. Oljesöl från växellådans utgående axel är vanligt på bilar som stått länge. Växelpunkterna ska vara tydliga, mjuka och utan tvekan. Olja som luktar surt bränt tyder på misskötsel. Manuell låda finns men är ovanligare.

Kaross

Rost! Jaguarer kan se otroligt prydliga ut, samtidigt vara hårt frätta undertill. Framskärmarna ovan lyktorna samt i spetsarna där skärm möter ruta och dörr. Trösklarna, dörrbottnar, insidan av allt som kan öppnas, skärmkanter, hjulhus, runt tanklock och bakom kofångare. Bensinlukt är ofta rost i botten av bränsletankarna. Ta ut reservhjulet. Plåt finns men rostlagning kan bli dyrt.

Inredning

En ordentlig rengöring och infettning kan göra underverk för en gammal skinninredning. Men sprickor är svårare att åtgärda. Sniffa efter mögel. XJ6 har mycket ljudisolering, om det är den som stinker blir det jobbigt. Ett läckande värmepaket betyder att hela instrumentpanelen måste ut.

Elsystem

Visst – Lucas. Men ström bryr sig inte om vem som tillverkat systemet. Så länge anslutningar och brytare är oxidfria flödar den ändå. Kvaliteten på vissa komponenter är undermålig, särskilt på Serie 2.

Chassi

En frisk Jaguar är drömmen på vägen. Ta gärna objektet till en bilprovningsstation med drop-in. Bilprovningens skakplattor avslöjar sådant som kan vara svårt att upptäcka på säljarens garageuppfart.

Bromsar

Oljesöl från differentialen? Skivorna på de sexcylindriga bilarna är inte ventilerade. Det händer att de bakre går så varma att de grillar drivaxlarnas packboxar med läckage som omedelbar följd. Om bilen dessutom låter som en spårvagn kan det vara läge att dra öronen åt sig. Bromssystemet rostar inifrån om inte bromsvätskan byts med rimliga intervaller. Rimlig intervall är vartannat år.

Läs mer om:

[Linley köpte Lady Jagga!](#)

[Lady Jagga på auktion!](#)

[Förhandskoll Lady Jagga](#)

[Film: Lady Jagga väcks till liv!](#)

[Under täcket 1975](#)



[Jaguar XJ40: Första klass](#)

Klassiker

14. Den hemlighetsfulla Mustangen.

Publicerad 2020-10-12 kl 7:20, text Mårten Carlsson.

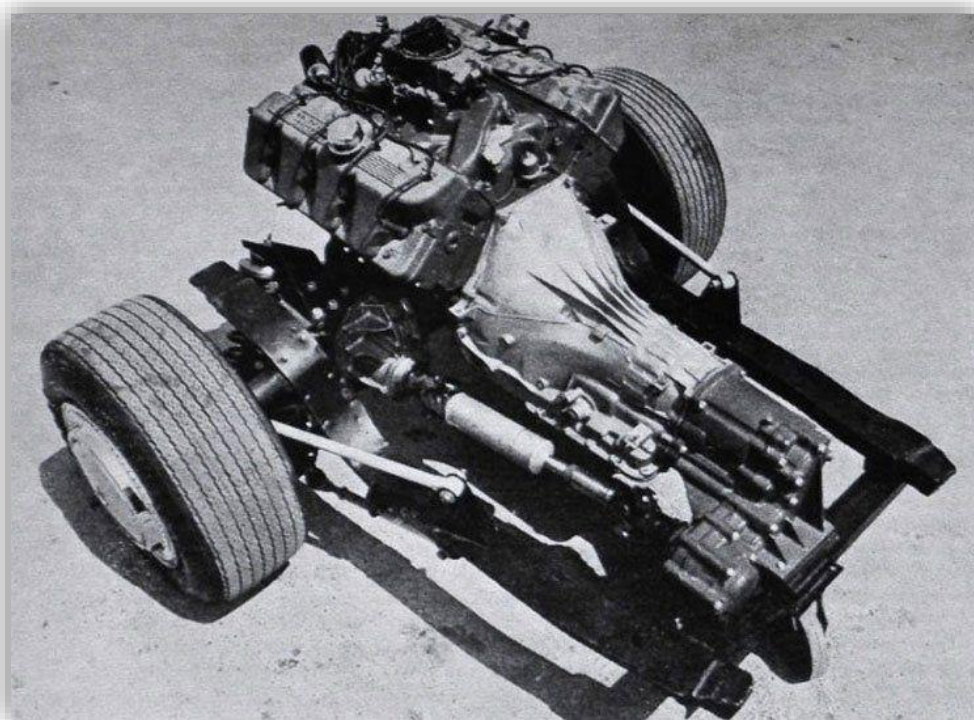
Det ser ut som en vanlig Ford Mustang av 1969 års modell, men ser inte navkapslarna lite konstiga ut?



Det är 1969 och det häftigaste du kunde köpa var Ford Mustang Boss 429. En bigblock som gav skäl för namnet, den var på 7 liter och gav drygt 400 hästkrafter. Med den kom också ett problem, bilarna blev väldigt tunga i nosen. Ford satsade seriöst på att rätta till med ett projekt som kallades LID - Low Investment Drivetrain. Det innebar att man skulle använda så mycket standarddelar som möjligt - men sätta motorn bak!

En Ford Mustang med mittmotor - det kunde alltså bli en möjlighet.

Till hjälp hade man firman Kar Kraft, som fungerade som Fords 'skunk works'. Det var dom som redan skohornade ner 429:an i Bossmustangerna, nu skulle dom få klura ut hur man klämde ner den bak...



Lösningen blev att sätta hela paketet i en subframe. På växellådan en differential som kunde köra all kraften 180 grader till bakaxeln.

Det blev ett imponerande paket med en helt ny lösning till bakvagnen. Den fick Koni coil-overs och control rods för att allt skulle kunna få plats bak i Mustangen.

Drivaxlarna fick nätt och jämt plats, fälgarna breddades rejält och centrum hamnade utanför sjävla fälgbanan. För att dölja detta satte man på navkapslar från en Lincoln!



Sedärja! Det fick faktiskt plats alltihop baktill. Fast servicevänligt blev det knappast. Man löste det delvis med en uppfällbar bakruta, men det blev trångt.

Men tanken bakom var att det skulle vara en så billig lösning som möjligt att producera, och det kan hända det var. Men provkörningarna blev en besvikelse. Någon förbättring i vägegenskaper var försumbar.

Så vad hände med den unika bilen sen då?

Officiellt skrotades den. Men en del som var inblandade i projektet på den tiden är inte så säkra på det...

Läs mer om:

[Ford T-fünf](#)

[Mainways Mustang](#)

[Takgöken — inte bara på Volvo!](#)

[Mustang med kant!](#)

[Mera Mustanger](#)

[Mustanger vi aldrig fick se](#)

[Hur kunde Ford Mustang ha sett ut? Vi tittar in i studion och på de förslag och modeller som inte blev av.](#)

SLUT