



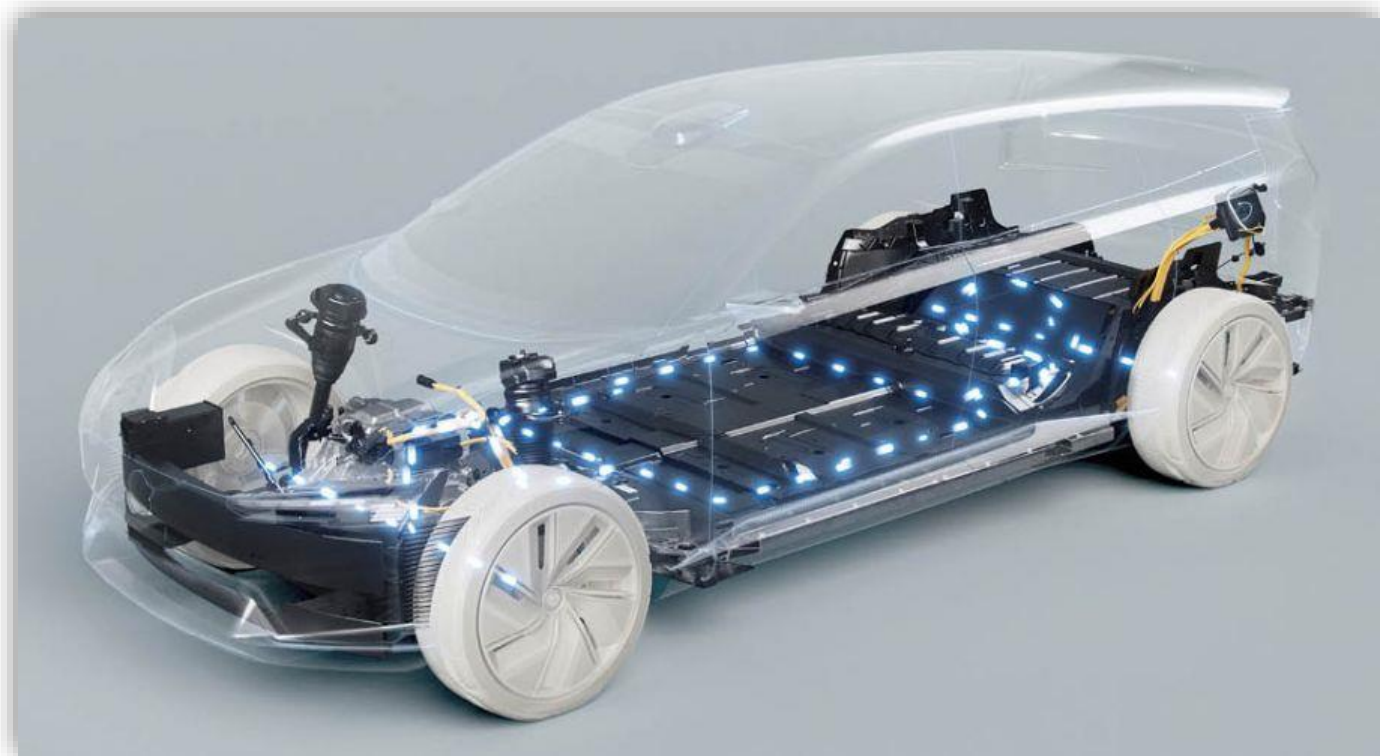
*NSU Sport Prinz 1958–67.*

1. Flera orter tävlar om Northvolts nya batterifabrik.
2. Musk utmanar Northvolt om batteriväldet.
3. Land Rover återkallar 111 746 bilar som kan börja brinna.
4. Volkswagen ska fasa ut manuella växellådan.
5. Audi snabbar på omställningen till elbilar.
6. Billigare Tesla Model Y på gång?
7. 13 nya bilmodeller som är värda att vänta på.
8. Nya Mercedes-Benz Citan.
9. Nya Porsche 911 GT3 RS.
10. Test: Volkswagen Golf GTI.
11. Zeekr värderat till nästan 80 miljarder.
12. Dacia Sandero är mest sålda bilen i Europa.
13. Hur skydda nyckel?
14. Dyrt att uppdatera GPS?
15. Statliga bidrag till laddstationer används inte.
16. Ny avgift på el när laddbilarna blir fler.
17. Volvo-konsult riskerar fängelse för spioneri åt Ryssland.
18. Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats.
19. Vem kör var 2022?
20. Fredagsfilm.
21. Götenebrödernas succé i racetävlingen på Grönland.

## 1. Flera orter tävlar om Northvolts nya batterifabrik.

Publicerad 2021-09-01 16:05 (uppdaterad 2021-09-01 16:07).

**Dragkampen är igång. Northvolt bygger en ny jättefabrik för elbilsbatterier tillsammans med Volvo.**



**Northvolt ska bygga** ytterligare en stor batterifabrik vid sidan av den första i Skellefteå, den här gången [tillsammans med Volvo Cars](#). En av kandidaterna är Norrköping som även var med och tävlade om den första batterifabriken. Produktionen ska starta 2026 och fabriken ska ge uppemot 2 500 jobb.

– Det här är viktigt och väldigt bra för hela vår region och det handlar om väldigt många arbetstillfällen, säger kommunstyrelsens ordförande Olle Vikmång (S).

**Vilka andra orter** som är med i ”dragkampen” om den nya fabriken vill Northvolt inte avslöja.

En batterifabrik kräver enorma mängder energi och det är en av utmaningarna som Northvolt ställs inför vid bygget, särskilt i de södra delarna av Sverige. Vid sidan av energitillgång ställer Northvolt krav på logistik, infrastruktur, bostäder, skolor och vattentillgång.

**Förutom Northvolt Ett** i Skellefteå bygger företaget ett utvecklingscenter i Västerås. Dessutom ska Northvolt bygga en [batterifabrik i Tyskland](#) tillsammans med Volkswagen.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Northvolt och Volvo i samarbete – ska testa återvunna batterier.**



**Klart i dag: Volvo utvecklar elbilsbatterier med Northvolt.**



**Så ska Northvolt nå magiska batterigränsen.**



**Northvolt vill bryta kobolt i Sverige.**

## SVENSKA DAGBLADET

## 2. Musk utmanar Northvolt om batteriväldet.

Publicerad 2021-08-15.

Av Jonas Ekblom.

Northvolt är bara början. De kommande tio åren ska batteritillverkning motsvarande uppemot 15 Northvolt-fabriker starta i Europa. Ändå är stenhård konkurrens kanske inte det största problemet.



*I september förra året var Teslas vd Elon Musk på plats utanför fabriken för att prata journalister om sitt projekt.*

**Uppemot 300 hektar** skog har huggits ned för att bereda plats för byggnaden: en fabrik som sträcker sig nästan en kilometer i varje riktning och som, när allt är färdigt, ska tillverka tillräckligt med batterier för drygt en miljon elbilar om året.

Nej, det handlar inte om Northvolt omskrivna fabrik i Skellefteå. Utan en i raden av batterifabriker som just nu sticker upp som svampar ur jorden över hela Europa i en kamp för att, om inte bli världsledande på batterier, så i alla fall inte ohjälpligt hamna på efterkälken.

Northvolt står inför hård konkurrens, men alla industribedömare som SvD har talat med till den här artikeln är överens; vad Northvolt har åstadkommit är unikt och beundransvärt. Och oavsett hur Northvolt lyckas i framtiden har bolaget redan stakat ut en väg för den framväxande europeiska batteriindustrin.

**En av dessa är** Hans Eric Melin, konsult på det Londonbaserade konsultföretaget Circular energy storage, med mångårig erfarenhet av batteriindustrin:

- Det är helt makalöst, säger han om Northvolts resa, men lägger snabbt till:
- Med det sagt, så har de inte kommit ut med några serieproducerade batterier ännu och de tävlar med aktörer som sprutar ur sig batterier och inte bara har en stark produktionskapacitet utan även har stora resurser och en lång erfarenhet av produktutveckling.

En av konkurrenterna är den ovan nämnda fabriken. Den ligger i Europa men är inte europeisk, utan amerikansk. Det handlar om elbilstillverkaren Teslas ”gigafactory” strax utanför Berlin som skapat stora rubriker. Inte bara för den spektakulära byggtakten, utan även för hur många bilar och batterier den ska producera inom bara ett par år.

**I november förra** året sade kändisentreprenören tillika Teslas vd Elon Musk att fabriken siktar på att få ut en mängd batterier motsvarande hundra gigawattimmar (GWh), det sätt man mäter produktionsvolym av batterier.

Det bedöms räcka till drygt 1,3 miljoner exemplar av Teslas större bilmodell Model Y. På klassiskt Musk-manér [sade han förra hösten](#) att fabriken på sikt kunde producera så mycket som 250 GWh batterier – alltså mer än en dubbling av produktionstakten.

Northvolts fabrik kommer i jämförelse producera batterier motsvarande en kapacitet på 60 GWh – en siffra som steg från 40 efter att Northvolt meddelade att bolaget fått in 23 miljarder kronor i nya investeringar i början på juni.

Men Northvolt konkurrerar inte bara med nya och utländska aktörer på den europeiska marknaden. Ett ännu större hot kommer från öst.

**Europa hade en** sen start på batteriområdet. Trots att det i dag finns mer eller mindre konkreta planer på uppemot 30 större batterifabriker i Northvoltstorlek i Europa ligger kontinenten långt efter.

Och trots den kapacitetsökningen – som är i storleksklassen drygt 700 GWh de kommande åren – är Europas batteriindustri liten i jämförelse med den asiatiska. Det internationella energiorganet [IEA räknar med](#) att Europas produktionskapacitet 2022 kommer ligga på 41 GWh, långt från Kinas 373 GWh och mindre än både resten av Asiens och Nordamerikas samlade kapacitet.

Men en av de som är övertygade om att Europa är på god väg att komma ikapp är industristrategen Bo Normark, som har mångårig erfarenhet av svensk och europeisk tillverkningsindustri. I dag jobbar han för den EU-finansierade organisationen Inno energy, som bland annat har investerat i Northvolt.

Han framhåller att nu planerar ”alla” nya batterifabriker i Europa:

- Asiaterna gör det, Tesla gör det... alla bygger fabrik i Europa. Det hade vi väl hoppats på men inte väntat oss att det skulle ske i den omfattningen.

**Northvolt räds inte** konkurrensen. Bolagets kommunikationschef Jesper Wigardt sade i en intervju med SvD den 9 juni att det största hotet inte är konkurrenterna:

- Vi ser snarare att det blir en kamp för att hinna med att möta den ökade efterfrågan på batterier och bygga ut kapaciteten tillräckligt snabbt, [sade han då](#).

Och det är fler som ställer sig frågan hur viktigt det är att vara ledande i batteristriden. Enligt [ett underlag](#) från EU-kommissionen tros efterfrågan på batterier nämligen fjortonfaldigas de kommande tio åren och 2030 vara över 2 600 GWh – motsvarande 43 Northvoltfabriker à 60 GWh. Det kanske finns så det räcker till alla?

**Men samtidigt som** fabriker byggs har ett annat dilemma vuxit fram: Var ska alla råvaror till batterierna komma ifrån? Alla sällsynta metaller och avancerade komponenter?

För det blir mindre viktigt hur många batterier Europas fabriker kan tillverka om någon annan sitter på råvarorna. 2019 beskrev gruvnyhetssajten Mining.com Kinas kontroll över batteriråvaror som [ett ”stryppgrepp”](#) – mer än 80 procent av världens så kallade batterimetaller förädlas i Kina.

Och landet visar [inga tecken](#) på att minska den balansen. Kinesiska gruvjättar som Ganfeng och Tianqui lithium, som tillsammans kontrollerar en fjärdedel av världsmarknaden av litium, investerar båda [stora pengar](#) för att cementera sin kontroll av den för batterier så viktiga mineralen.

**Det är här Christina Wanhainen**, professor i malmgeologi vid Luleå tekniska Universitet, kommer in i bilden. Hon är expert på de ofta sällsynta mineralerna som behövs för batterier i dag och i framtiden i fabriker som Northvolts i Skellefteå.

– Om Europa ska stå på egna ben i den här gröna omställningen måste man ha kontroll över hela värdekedjan och det är kanske det som är problemet.

Det är hela ekosystem som vi måste bygga upp nu runt de här fabriker

Hon förespråkar ett ”holistiskt” tänkande kring batteriproduktionen:

– Det är hela ekosystem som vi måste bygga upp nu runt de här fabriker.

Och [återvinning av metaller räcker inte](#) – helt enkelt för att behovet är så mycket större än antalet gamla batterier. Wanhainen hoppas att människor kommer till insikten att inhemsk brytning av mineraler kan komma att behövas i större utsträckning än i dag:

– Vi har förlitat oss på att kunna importera från Kongo, Kina och andra världsdelar och då ligger vi efter vad gäller kunskap om vad som finns i vår egen berggrund.

**Och resursbristen är** bara en av flera flaskhalsar som oroar och riskerar att skjuta den europeiska storsatsningen på batterier i sank. Från industrikonsulten Bo Normarks perspektiv är ett annat stort problem bristen på kompetens och produktionskunskande, som under årtionden försvunnit till Kina.

Batteriindustrin bokstavligen skriker efter folk, både i Europa och globalt. Enligt [en EU-rapport](#) kan uppemot en miljon personer jobba i batteritillverkningsindustrin globalt 2030. EU hoppas att 300 000 av dessa ska arbeta Europa.

Och inte heller svenska Northvolt hymlar om utmaningarna bolaget står inför. Precis som resten av branschen är tillgången på kompetent personal och hållbara råvaror och metaller de främsta hindren.

– Jag är övertygad om att vi klarar det, även om det blir en resa med växtvärk, sade kommunikationschef Jesper Wigardt till SvD tidigare i juni.

Och han är inte ensam om att vara optimistisk. Europa må tidigare ha förlorat kompetens och kontroll över resurser till andra länder, men nu rullar bollen åt motsatt håll, och den rullar fort, enligt Normark:

– Jag skulle säga att vi har ett momentum som är klart större än USA:s och kan jämföras med Kinas.



**Jonas Ekblom**

### 3. Land Rover återkallar 111 746 bilar – kan börja brinna.

Publicerad 2021-09-01 kl 16:01 (uppdaterad 2021-09-01 kl 17:16).

Text Magnus Kvandal.

**Bilarna kan börja läcka bensin och måste repareras på verkstad.**



**Land Rover** i USA har tvingats till en massiv återkallelse av äldre bilar i landet efter att det visat sig att en fläns till bränsletanken kan spricka och bensin läcka ut. Det meddelar företaget via den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA.

Återkallelsen gäller Range Rover Sport byggda mellan 2010 och 2013 och Land Rover Discovery 4, som säljs under namnet LR4 i USA. Totalt ska 111 746 bilar in på verkstad för att få en ny fläns monterad.

**Jaguar, som** ingår i samma företag som Land Rover, har tidigare haft samma problem med modellen XF.

Jaguar Land Rover har länge tampats med kvalitetsproblem i sina bilar. I den årliga kvalitetsundersökningen från JD Power som publicerades tidigare i år hamnade Land Rover på [överlägsen sistaplats](#) med 244 rapporterade problem per 100 bilar. Jaguar kom på tredje sista plats.

**Företagets nya** vd Thierry Bolloré har öppet erkänt problemen och [lovat att de ska åtgärdas](#).

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Volvo återkallar igen: 9 000 bilar ska till verkstad.**



**Tesla återkallar tusentals bilar med säkerhetsproblem.**



**Chefen om kvalitetsproblemen: "Oacceptabelt".**



**"Kvalitetsproblemen kostar oss 100 000 sålda bilar".**

#### 4. Volkswagen ska fasa ut manuella växellådan.

Publicerad 2021-09-01 kl 19:32. Text Erik Söderholm.

Om några år ska Volkswagens vanligaste modeller ha automatlåda som standard och därefter ska kopplingspedalen fhas ut helt.



Den som vill växla manuellt får allt färre nya modeller att välja på. En [granskning som Vi Bilägare gjort](#) visar att hela åtta av tio nya bilar som säljs i Sverige har automatlåda.

– Trenden är tydlig att det sker ett skifte mot automatväxlade fordon, sa Mattias Bergman, vd för branschorganisationen Bil Sweden.

**Nu uppger Volkswagen** att den manuella växellådan på sikt ska fhas ut helt. Första modellen ut att enbart erbjudas utan kopplingspedal blir tredje generationen Tiguan som kommer 2023. Även nästa upplaga av Passat får automatlåda som standard.

2030 bör märket inte ha någon modell kvar med manuell låda, uppger tyska [Auto Motor und Sport](#).

##### Hakar på Mercedes

Att den manuella lådan fhas ut är inte så konstigt – det beror till viss del på att Volkswagen säljer fler och fler laddbara bilar där automatlåda är standard. Men skiftet påbörjades även innan omställningen till elbilar tog fart på allvar. Allt fler bilköpare vill ha automatlåda, särskilt när de blivit betydligt effektivare än förr.

På den tyska marknaden säljs totalt 5 838 olika modellversioner varav 1 870 har manuell låda, vilket motsvarar 32 procent. Hos Volkswagen är den siffran 40 procent. På den svenska marknaden har storsäljarna Passat och Tiguan automatlåda som standard redan i dag.

Även Mercedes har uppgett att de manuella lådorna ska fhas ut, men det är en större utmaning för Volkswagen som säljer billigare och mindre modeller där manuell låda fortfarande är efterfrågat.



*Någon form av automatlåda blir standard i framtida VW-modeller, antingen med momentomvandlare eller i form av en dubbelkopplingslåda.*



*Mercedes har redan gjort klart att de manuella lådorna ska fhasas ut.*

### **Går att kombinera**

Även om automatlåda har blivit standard i nya elbilar och hybridbilar är det inte omöjligt att kombinera de båda teknikerna.

Kia ska till exempel hålla liv i den manuella lådan i ytterligare några år genom att lansera en [ny typ av manuell låda för mildhybridbilar](#), och kinesiska märket Byd har tagit fram en [manuell låda för elbilar](#) som kan användas av körskolor.

**Den övergripande** trenden är dock att laddbara bilar kommer vara automatväxlade framöver.

– Elmotorn har mycket bredare varvtalsspann än förbränningsmotorn och i de flesta fall räcker det med bara en växel, max två, för att flytta de mest använda operationspunkterna till det höga verkningsgradsområdet, sa elbilsforskaren Fran Marquez i en [intervju med Vi Bilägare](#).

## LÄGET I SVERIGE

Flera av Volkswagens modeller har automatlåda som standard redan i dag på den svenska marknaden: ID.3, ID.4, Passat, Tiguan, Touareg, Touran och Sharan.

Vissa modeller erbjuder fortfarande manuell låda (procentsiffran anger hur många svenska köpare som väljer manuell låda): T-Cross (60%), T-Roc (25%), Golf (25%) och Arteon (0%).



Erik Söderholm

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Kia håller liv i manuella lådan – ny teknik till mildhybrider.**



**Tydliga trenden: Manuella växellådan utrotningshotad.**



**Därför saknar elbilar och hybrider manuell låda.**



**Ovanliga nyheten: Här är elbilen som har manuell låda.**



## 5. Audi snabbar på omställningen till elbilar.

AV HUGO ENGSTRÖM.

2021-09-01 KL 19:30.

**Slutar tillverka förbränningsmotorer 2033.**



Audi ska satsa på att bli hållbart, socialt och tekniskt ledande till år 2030, säger företaget i ett pressmeddelande. Den tyska biltillverkaren har de senaste åren investerat stort i omställningen till elektriska bilar, vi har sett Audi utöka sin e-tron-lineup med helt elektriska bilar som e-tron GT och Q4 e-tron.

**Audis nya strategi som man kallar "Vorsprung 2030" ska innebära att:**

- Alla nya Audi-modeller är helt eldrivna från 2026
- Produktionen av förbränningsmotorer upphör 2033
- Omfattande ekosystem för elbilar under utveckling
- Efterköpsaffären utökas med intelligent hårdvara och proaktiv service
- Hållbarhet förankrad i ledningsprocessen

Volkswagen Group ska tillsammans med Audi också utveckla mjukvaru-plattformen CARIAD, som ska vara skalbar med ett standardiserat och uppkopplat operativsystem. Alla koncernens märken ska använda plattformen senast 2025.

via [electrek.covia.tt.se](https://electrek.covia.tt.se) +

**Audis elbilar ska säljas direkt till konsument.**

Lär vara slut på prutning

**Volkswagen slutar med fossilbilar 2035.**

I alla fall i delar av världen

**Audi visar upp konceptet Skysphere.**

Är både en roadster och en GT



## 6. Billigare Tesla Model Y på gång?

Av Joakim Dyredand.

Publicerad 2021-09-01, 16:12.

**Tesla Model Y Standard Range med bakhjulsdrift, låter det intressant? Den billigare instegsversionen har börjat levereras i Kina – där Model Y även byggs för den svenska marknaden.**



*En av flera officiella leveranceremonier för Model Y Standard Range som Tesla höll i Kina under torsdagen.*

I sann Tesla-anda är konkret och konsekvent information inte tillgänglig. Vad vi vet är i alla fall att Model Y Standard Range, med bara bakhjulsdrift, har börjat levereras i Kina. Den billigare instegsversionen ska enligt samma uppgifter från sajten [InsideEVs](#) även sälja riktigt bra.

I Sverige erbjuds Model Y som Long Range (719.900 kr) med en räckvidd enligt [EU:s WLTP-körcykel](#) på 507 km och som Performance (769.900 kr) med 480 km WLTP-räckvidd.

**Standard Range** har inte bara en motor mindre utan även ett annat batteri med en LFP-kemi (litiumjärnfosfat, LiFePO<sub>4</sub>) från CATL som är billigare att tillverka än litiumjonbatteriet från LG Chem i de fyrehjulsdrivna versionerna.

Model Y Standard Range erbjöds även under en mycket kort tid i Teslas amerikanska konfigurator. Men den togs snabbt bort på grund av att Elon Musk tyckte att den fick för kort räckvidd enligt amerikanska EPA:s tester, "endast" 357 km.

**I Kina anges** räckvidden istället till 525 km enligt den gamla, mer förlåtande NEDC-körcykeln. Enligt den kommer Tesla Model Y Long Range 594 km på en laddning och Model Y Performance 480 km.

Vi frågade Maria Lantz på Tesla i Sverige om den bakhjulsdrivna versionen skulle komma till Sverige och fick följande svar: "Har inga uppgifter om eller när det kan bli aktuellt i dagsläget."

Det går i alla fall att tolka som att det inte är helt uteslutet. Men med tanke på att Model 3 säljs som Standard Range i Sverige med LFP-batterier är det högst troligt att även Model Y kommer att göra det.

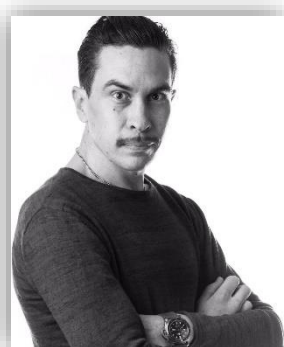
**I Kina kostar** en Model Y Standard Range motsvarande 392.000 kronor (291.840 CNY) innan statliga subventioner medan priset för Long Range AWD är motsvarande 467.000 kronor (347.900 CNY). Båda modellerna byggs i landet på Tesla Gigafactory Shanghai.



**Alrik kollar in Tesla Model Y.**



**Snart är Tesla Model Y här – flera båtlastar på väg till Europa.**



**Joakim Dyredand**

## 7. 13 nya bilmodeller som är värda att vänta på.

Publicerad 2021-08-26 kl 07:02. Text Erik Söderholm.

Är du på väg att köpa ny bil? Det kan vara läge att vänta. I höst och vinter börjar flera viktiga modellnyheter säljas.



*Alfa Romeo Tonale.*

**Den nya kompaktsuven** från Alfa Romeo är extremt efterlängtd av både märkesentusiaster och återförsäljare. Segmentet växer rekordsnabbt och det kostar märket enorma summor att inte ha någon egen konkurrent.

Alfa Romeo Tonale har [blivit försenad under utvecklingen](#) men ska förmodligen dyka upp under de kommande månaderna. Den ska även säljas som laddhybrid.

**Produktionen startar** i oktober men försäljningsstart blir förmodligen först nästa år.



## BMW i4

**BMW har visat** upp en [eldriven version av 4-serien kallad i4](#). Den blir en utmanare till bland andra Tesla och Polestar.

Priserna börjar på 625 000 kr för BMW i4 eDrive40 som har 340 hk och en räckvidd på 59 mil enligt WLTP-körcykeln. Det finns även en prestandaversion med 544 hk och åtta mil kortare räckvidd som är 100 000 kr dyrare.



## BMW iX

**Med annorlunda** design och fokus på komfort och hållbara material hoppas BMW att den [nya elsuven iX](#) ska locka köpare från bland andra Audi e-tron.

Ett av de främsta försäljningsargumenten blir lägre förbrukning än i e-tron som innebär längre räckvidd utan att batteriet behöver vara tyngre och större. Priserna börjar på 865 000 kr.



### Dacia Spring Electric

Europas billigaste nya elbil är på ingång. Det är dock inte klart exakt hur billig [Dacia Spring](#) blir – den officiella prislappen släpps senare.

Dacia Spring bjuder knappast på några imponerande tekniska specifikationer utan det är priset som ska locka. Effekt på 45 hk, vridmoment på 125 Nm, toppfart på 125 km/tim och 22,5 mils räckvidd.



### Honda HR-V

Den nya generationen av [Hondas kompaktsuv HR-V](#) kommer enbart med hybriddrift. Den tekniska lösningen är lite annorlunda jämfört med andra hybrider – HR-V är en blandning mellan seriehybrid och parallellhybrid.

– Föraren ska inte ens höra bensinmotorn gå igång, har utvecklingschefen Kojiro Okabe sagt i en intervju med Vi Bilägare.



### Kia Sportage

**Volkswagen Tiguan** får snart konkurrens av en nyutvecklad Kia Sportage. Den har än så länge bara [visats upp i "globalt" utförande](#), och den europeiska modellen kan eventuellt ändras på vissa punkter.

Designen blir helt annorlunda än på förra modellen. Kia Sportage kommer med både förbränningsmotorer och som laddhybrid.



### Lexus NX

Ännu en kompaktsuv på listan, den här gången från Lexus. Mellanmodellen i Lexus suv-utbud heter NX och [kommer nu i ny generation](#).

Förutom den nya designen och den omarbetade interiören med modernare teknik och högre kvalitetskänsla kommer modellen som laddhybrid i form av NX450h+. Tekniken under skalet hämtas från [Toyota RAV4 Plug-in Hybrid](#).



### Mercedes EQB

Efter suven EQC, sedanmodellen EQS, stora familjebussen EQV och kompakta EQA dyker nu ytterligare en modellkombination upp i Mercedes elbilsutbud, nämligen EQB.

[Mercedes EQB](#) är en eldriven version av boxiga kompaktsuven GLB. En fördel jämfört med många konkurrenter är att den finns med plats för sju. Fyrhjulsdrift blir tillval och räckvidden blir som längst 42 mil.



### Nissan Ariya

Nissan var tidigt ute i elbilsvärlden med Leaf, men den har inte följts upp av någon suv. Nu är den dock på ingång i form av [Nissan Ariya](#) som visades upp förra sommaren.

Instegsmodellen blir framhjulsdreven och får en räckvidd på 36 mil. Det finns fler versioner med räckvidd på upp till 50 mil och fyrhjulsdrift som tillval.

Tanken var att Nissan Ariya skulle börja säljas i Japan under sommaren. På grund av den stora chipbristen är lanseringen dock [försenad till i vinter](#).



### Polestar 3

Efter den udda laddhybriden Polestar 1 och elbilen Polestar 2 är det många som undrar vad nästa steg blir för Volvokoncernens elbilmärke. En försmak har redan visats i form av [konceptbilen Precept](#).

Men innan den blir verklighet ska en eldriven suv visas upp. [Polestar 3](#) ska tillverkas i USA och Kina med start under 2022. Precis som Polestar 2 får den infotainmentteknik från Google, men designen blir annorlunda – biltypen kallas för en "aerodynamisk suv".



### Skoda Enyaq Coupé

**Volkswagen** ska göra det med ID 5, Audi likaså med Q4 e-tron Sportback. Snart kommer även Skoda lansera en sportigare och snyggare "coupéversion" av elsuven Enyaq.

Skodas coupésuv har [visats upp i konceptform](#) och designen kan skilja en del när modellen blir verklighet. Men den får slankare taklinje, något sämre bagageutrymme, lägre förbrukning och därmed också något längre räckvidd än standardversionen av Enyaq.



### Toyota Yaris Cross

Är det någon modellnyhet som Toyota tror mer på än någon annan just nu är det [Yaris Cross](#), den något upphöjda och tilltuffade versionen av småbilen som ska börja säljas under året.

Markfrigången ökar med tre centimeter men hybriddrivlinan är densamma som i vanliga Yaris: en 1,5-liters trecylindrig bensinmotor plus eldrift på totalt 116 hk. En viktig skillnad är dock att Yaris Cross har fyrhjulsdraft som tillval.



### Volvo C40

Volvos nya [elbilmodell C40](#) är en coupéversion av XC40 med upp till 42 mils räckvidd och en prislapp som börjar på 689 900 kr.

– Detta är Volvos första bil att enbart säljas på nätet, och först att enbart finnas med eldrift, har utvecklingschefen Henrik Green sagt.

**Produktionen startar** i höst i belgiska Gent.

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Långtest-Teslan rullar vidare – 10 detaljer vi gillar.**



**4 blivande klassiker du kan köpa i dag – för under 50 000.**



**Redaktionen listar: Här är bilfinesserna vi gillar mest.**



**10 detaljer vi gillar och ogillar med Volkswagen ID 3.**



**Erik Söderholm**

## 8. Nya Mercedes-Benz Citan – med eldrift och förbränningsmotor.

**PUBLICERAD:** 27 AUG 2021, KL 14:00. **TEXT** TIM DAHLBACKA.

Daimler premiärvisar nya skåpbilen Mercedes-Benz Citan och den stora nyheten är att den kommer med både eldrift och förbränningsmotor, vilken den blir sist med av alla Mercedes transportbilar.



Det har gått snart [tio år sedan planerna på ett Mercedes-märkt syskon till Renault Kangoo](#) offentliggjordes. Nu är det återigen dags för en helt ny version av [Mercedes-Benz Citan](#). Enligt Daimler ska den nya varianten ge en helt ny körupplevelse tack vare bättre komfort, högre säkerhet och mer ny teknik.

Citan kommer säljas både som skåpbil och i glasat Tourer-utförande samt i två olika längder. Alla versioner kommer erbjudas med både förbrännings- och elmotorer. Den kommer inledningsvis finnas tillgänglig i tre olika dieslutföranden och två bensinvarianter. Dieselmotorerna har en effekt på 75, 95 och 116 hästkrafter.

De bensindrivna bilarna kommer med 102, respektive 131 hästkrafter. Till de två starkaste dieselmotorerna och den kraftigaste bensinaren är det möjligt att välja till en sjustegad automatlåda, annars är det manuellt som gäller. Förbrukningssiffrorna startar på 0,5 liter per mil för den minsta dieseln och går upp till runt 0,7 liter/mil för starkaste bensinmodellen.

Eldrivet blir det även i form av eCitan. I den sitter en elmotor på 102 hästkrafter, 75 kW, 245 newtonmeter och en räckvidd på drygt 28 mil, enligt WLTP. Bilen kan laddas med 11 eller 22 kW och med snabbladdare laddas den från 10 till 80 procent på runt 40 minuter. Lastförmågan är densamma som vanliga Citan och eCitan går även att få med dragkrok.



Standard är bland annat sex airbags, trötthetsvarnaren Attention Assist, sidvindsassisten och nöduppringning. Som tillval kan Citan fås med adaptiva farthållaren DISTRONIC. Röststyrda infotainmentsystemet MBUX är integrerat i bilen, vilket även Mercedes MeConnect är där bilen delvis kan kontrolleras via telefonen.

Citan blir historisk som den sista transportbil Mercedes lanserar med förbränningsmotor – samtliga kommande modeller kommer endast med eldrift. Nya Mercedes-Benz Citan har säljstart redan i september i år medan eldrivan eCitan dröjer till andra halvåret av 2022.

**Mercedes-Benz Citan 2022.**  
**GALLERIER 21 BILDER.**

## 9. Nya Porsche 911 GT3 RS – nu ännu mer banbil.

PUBLICERAD: 25 AUG 2021, KL 14:33. TEXT ROBIN TÖRNROS.

GT3-versionen kom tidigare i år och är vassare än någonsin. GT3 RS är på ingång och den ligger ytterligare några steg närmare tävlingsbilarna. De aerodynamiska hjälpmedlen är minst sagt extrema.



Vid [provkörningen av nya Porsche 911 GT3](#) ställde vi oss frågan hur Porsche skulle höja ribban med den kommande RS-versionen. Nu verkar vi ha fått en del av svaret när vår bilspion fångat nya 911 GT3 RS på bild utanför Nürburgring.

Uppsnyen är avsevärt mycket mer extrem än GT3 och under den lätta kamoufleringen kan vi se mer avancerade aerodynamiska hjälpmedel. Huven till bagageutrymmet har fått stora urgröpningar för att släppa ut luft, en detalj som först syntes på GT3 om än i mer nedtonat format. På de främre sidoskärmarna sitter likt förra generationen ventilationshål men även de verkar ha tillåtits växa en del hos den nya generationen. Särskilt på bilden bakifrån ser de ut att sträcka sig ända ner till tröskeln framför dörren.

GT3 RS har en bredare kaross än GT3 och framför bakhjulen sitter kamouflering som döljer luftintagen till motorn, troligen likt de som är bekanta från Turbo-versionen. Men den mest uppseendeväckande detaljen sitter där bak. En gigantisk vinge som nästan sträcker sig över hela karossbredden och har liknande typ av fästen som nya GT3, så kallade svanhalsfästen i ovankant av vingen för att optimera luftflödet. Vingen är aktiv och än så länge verkar infästningen inte vara helt färdigställd. Utformningen av själva vingen är troligen den slutgiltiga formen då GT3 RS befinner sig i slutfasen av utvecklingen och väntas offentliggöras sent i år eller början av 2022.

I bakkant av taket syns även fenor avsedda för att styra luften till den gigantiska vingen men om de följer med till produktion är oklart.

Motorn förväntas växa från GT3:s 4,0 liter till 4,2 och leverera omkring 540-580 hästkrafter utan överladdning. Till skillnad från GT3 som kommer med både manuell- och dubbelkopplingslåda, PDK, får nya RS likt föregångaren troligen endast PDK-låda.

## HÖGSTA 4 VÄXELN

## 10. Test: Volkswagen Golf GTI.

Av Marcus Berggren -24/08/2021.

Same same, but different.



Volkswagen Golf GTI har i sju generationer definierat sitt segment. Receptet som varit beprövat sedan länge består av att kombinera en lagom dos prestanda pakerat i en bil som är lika lämpad för vardagen som strumpor. [I september förra året testade jag den åttonde generationen i Tyskland](#) och nu har det blivit dags att testa den lite mer utförligt på hemmaplan. Frågan är om den yngsta avkomman i Golf-trädet kan fortsätta framgångarna som dess föregångare banat vägen för, även när konkurrensen är lika tuff som på [Wall Street](#). Låt oss ta reda på det genom att lägga i Högsta Växeln och recensera nya Volkswagen Golf GTI.

När en bil har funnits i hela åtta generationer blir det en fråga om att fortsätta säkerställa dess framtid vilket man gör genom att köra på det säkra framför det osäkra. Det innebär att man minimerar utsvävningar, något som definitivt märks av bara man slänger ett getöga på nya Golf GTI. Utseendemässigt följer den GTI-modellernas röda tråd och även om den rent kosmetiskt erbjuder en del sportiga inslag förblir helhetsintrycket väldigt diskret. På insidan fortsätter den röda tråden i form av sportstolar med det berömda rutmönstret och det är endast några enstaka detaljer som skvallrar om att detta är lite av en specialmodell.

En stor anledning till att man köper en Golf GTI är för att man premierar användarvänlighet, något bilens kassa touchknappar aktivt jobbar emot. Den primära anledningen är dock relaterad till körupplevelsen. Volkswagen Golf GTI har i urminnes tider varit go-to-halvkombin för den som är tillräckligt sportig för att springa några kilometer i veckan men som inte är sugen på att ta sig an ett [ultramarathon](#).



Körupplevelsen är, likt många av Volkswagens nuvarande modellutbud, sanslöst förutsägbar. Man kan argumentera för att det innebär att egentligen vem som helst kan slå sig ner bakom ratten på en Golf GTI och på väldigt kort tid känna sig trygg med att köra som en ligist. DSG-lådan växlar blixtnabbt medan gasen i botten inte kommer att överrumpla en – lagom var bara förnamnet. Hur man än vänder och vrider på det är 245 hästkrafter – lika mycket som föregångaren – inte utmärkande på något sätt.

Nya Golf GTI använder sig av samma bottenplatta som föregångaren men är snabbare på alla mätbara sätt mycket tack vare användningen av oerhört avancerade elektroniska system som är till för att göra bilen snabbare snarare än att hindra dess framfart när det går överstyr. Det som varit Golf GTI:s paradgren har sedan länge varit att den ska vara körglad och tillmötesgående.

Det är en hårfin balans då en bil ändå måste ha en någorlunda möjlighet att släppa loss för att vara riktigt rolig samtidigt som man gärna vill ha livet i behåll. I den åttonde generationens fall lyckas Volkswagen att göra bilen rolig att köra men samtidigt är den farligt nära gränsen – den är lite väl tillmötesgående och vardaglig. Jämfört föregångaren känns den dock vassare och tar sig an kurvor med betydligt mer förtroende och är en fröjd att köra på landsväg. Samtidigt finns det en vassare variant i form av GTI Clubsport ([som vi också har testat](#)).

Den åttonde generationen Volkswagen Golf GTI fortsätter med konststycket att göra en vardagsbil som är lagom sportig för att det stundtals ska vara skojigt men som ändå inser att de flesta inte bor granne med Nürburgring. Om du vill ha en sportig halvkombi som ändock erbjuder det där lilla extra är exempelvis konkurrenter som [Hyundai i30 N](#) och [Ford Focus ST](#) väl värda en titt.



Golf GTI erbjuder i stället det säkra valet, både på gott och ont. Å ena sidan vet man precis vad man betalar för men samtidigt lär man inte ha riktigt så roligt som man förväntar sig. Oavsett hur man ser på det är Golf GTI även i sin senaste tappning ett vettigt val för dig som älskar bilkörning men som ändå lever i den riktiga världen. Kruxet är egentligen att många av konkurrenterna är otroligt vassa. Golf GTI är därför inte den ultimata heta halv-kombin som den nästan alltid varit men den passar dig som har åkt på semester till Spanien de senaste tio åren.

#### **För- och nackdelar**

- + Rolig att köra
- + Förutsägbar
- + Trevlig att leva med
- Inte tillräckligt med kraft
- Förutsägbar
- Samma bottenplatta som MK7

### **Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI DSG (2021)**

**Förbränningsmotor:** 2-liters, 4-cylindrig bensinmotor, 245 hästkrafter, 370 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 7-stegad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 6,3 sekunder

**Toppfart:** 250 km/h

**Vikt:** 1 485 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4287/1789/1478 mm

**Pris:** 361 400 SEK  
(testbil cirka 410 000 SEK)



## BETYG

Helhetsintryck



### SAMMANFATTNING

Det som gör Volkswagen Golf GTI så eftertraktad och ikonisk – dess förutsägbarhet och vettighet – är även det som gör den lite småtråkig. Det kryllar av konkurrenter som erbjuder en vassare körupplevelse och mer kraft per krona samtidigt som receptet mer eller mindre är detsamma. Det finns inget konkret fel på Golf GTI, men man kan tycka att Volkswagen borde vågat lite mer.

# 3.5



TOTAL POÄNG



### Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Känner till varenda bil som någonsin tillverkats.

## 11. Zeekr värderat till nästan 80 miljarder.

**PUBLICERAD:** 30 AUG 2021, KL 16:16.

Geelys nybildade märke Zeekr har gjort en första investeringsrunda och samlat in 500 miljoner dollar, vilket gör att företaget har en total värdering på nästan 80 miljarder kronor, vilket är betydligt lägre än Volvo Cars.



Så sent som i mars i år presenterade Volvos ägare Geely satsningen på ytterligare ett bilmärke: [Zeekr](#). Tanken är att Zeekr ska rikta in sig på premiumsegmentet med helt eldrivna bilar som kan konkurrera med bland andra Tesla och Nio. Nu har det minst sagt pinfärska företaget gjort en första investeringsrunda för att få in nytt kapital.

Batteritillverkaren CATL, riskkapitalbolaget Intel Capital och kinesiska underhållningstjänsten Bilibili uppges vara de första att investera i Zeekr. Totalt har de tillsammans gått in med 500 miljoner dollar, motsvarande 4,3 miljarder kronor, vilket ger dem en sammanlagd ägarandel på 5,6 procent. Det innebär att Zeekr får en total värdering på nästan 80 miljarder kronor. Det är betydligt lägre än den förväntade värderingen av koncernkusinen Volvo Cars som, vid en eventuell börsnotering, väntas vara värt cirka 200 miljarder kronor.

[Zeekr visade i april i år den eldrivna modellen 001](#) som ska byggas i Ningbo i östra Kina och börja levereras till kunder senare i år. År 2025 räknar Zeekr med att sälja omkring 650 000 bilar.



**Erik Wedberg**



## 12. Dacia Sandero – mest sålda bilen i Europa.

PUBLICERAD: 27 AUG 2021, KL 17:00

**Dacia Sandero placerar sig som den mest sålda bilen i Europa under juli månad. Samtidigt tappar marknaden 24 procent mot förra året.**



Under våren och början av sommaren började bilbranschen återhämta sig från svackan som bland annat kom av coronapandemin. Men i juli i år bröts den positiva trenden då marknaden föll 24 procent i Europa jämfört med samma period 2020. I år uppgår den totala bilförsäljningen i Europa till 967 830 bilar medan 1,27 miljoner bilar såldes under juli 2020. Detta enligt siffror insamlade från 26 europeiska marknader av Jato Dynamics. [Som vi tidigare rapporterat tappade marknaden i Sverige 26 procent mot förra årets siffror.](#)

Den svenska marknaden är inte den enda som tappade mycket under juli då bland annat Frankrike sjönk med 35 procent, Storbritannien och Spanien tappade båda 30 procent i försäljningsstatistiken.

Den som toppar listan över försäljning under juli månad är lite oväntat [Dacia Sandero](#) som lanserades i en ny generation tidigare i år. Hela 20 446 Sandero såldes. En av de billigaste bilarna på marknaden som inte varit så högt upp på listan sedan den första generationen lanserades 2008. Det betyder att [Volkswagen Golf](#) som brukar toppa listorna nu har petats ner till en andraplats med cirka 1 000 färre sålda exemplar.

Sanderos framgångar hjälpte till att bromsa det totala tappet för Dacia vars försäljning sjönk med 16 procent under juli. Värre var det för Volkswagen som tappade 19 procent men tillverkare som Renault, Ford och Nissan tappade så mycket som 54, 46 respektive 37 procent av försäljningen.

## 10 mest sålda bilarna i Europa juli 2021.

▼	Bilmodell	Antal sålda juli 2021	Mot juli 2020	Mot juli 2019
10	Peugeot 2008	13 134	-34%	3 %
9	Ford Puma	13 283	2%	ny
8	Dacia Duster	13 329	-19%	-24 %
7	Volkswagen T-Cross	14 170	12%	14 %
6	Hyundai Tucson	14 883	39%	21 %
5	Volkswagen T-Roc	16 496	-17%	-6 %
4	Volkswagen Polo	17 343	-8%	-17 %
3	Toyota Yaris	18 858	3%	14 %
2	Volkswagen Golf	19 425	-37%	-39 %
1	Dacia Sandero	20 446	6%	-2 %

Elbilar och laddhybrider hade dock den bästa juli hittills med totalt 160 646 exemplar sålda, nästan 17 procent av den totala försäljningen. Den mest sålda elbilen blev [Volkswagen ID.3](#) med 5 433 exemplar och den mest sålda laddhybriden är [Ford Kuga](#) som sålde i 4 247 exemplar, det senare ett tapp med 33 procent mot samma period förra året.

– Konsumenter fortsätter att reagera positivt på de erbjudanden och incitament som är knutna till elbilar som har gjort dessa fordon mycket mer konkurrenskraftiga vad gäller deras prissättning, säger Felipe Munoz, analytiker Jato Dynamics.



**FILM:** <https://youtu.be/0aUfT9ynt0Y>

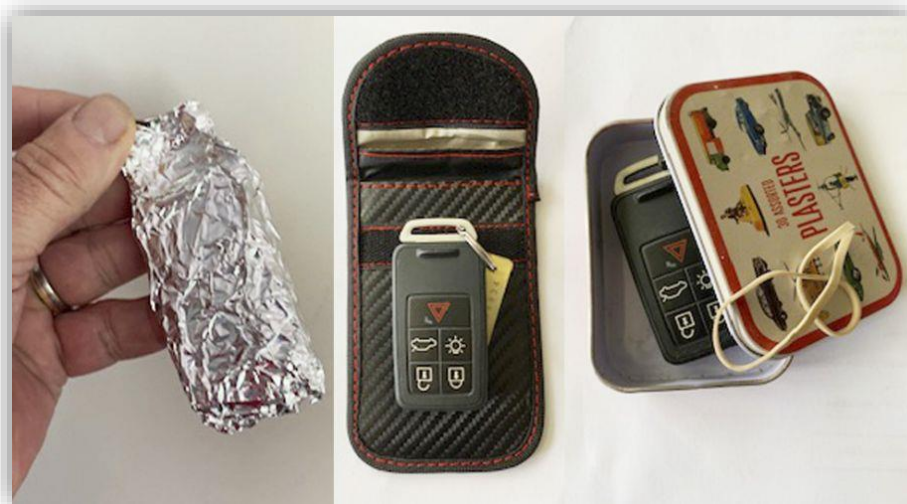


**Robin Törnros**

### 13. Bilfrågan: Hur skydda nyckel?

Publicerad 2021-09-01 kl 7:00.

"Någon förslagen tjuv kan ju då gå bredvid mig, skimma RFID-signalen och sedan stjäla bilen."



#### Fråga:

I nummer 9 av Vi Bilägare så skrev du en kolumn ["Skydda nyckeln"](#) och sidan efter fanns en fråga med rubriken ["Nyckellöst utgör risk"](#). Då jag sedan ett par veckor är innehavare av en Volvo V60 modellår 2020 med nyckellöst system undrar jag hur man skall bete sig när man är ute och handlar och har "nyckeln" i fickan och någon förslagen tjuv kan ju då gå bredvid mig och skimma RFID-signalen och sedan stjäla bilen? Borde jag skaffa en RFID-påse? Jag har själv nu börjat lägga undan nyckeln i en plåtlåda (magnetisk) för att hindra rfid-signalen men för att testa om det fungerade så gick jag ut till bilen med nyckeln i lådan och det var inget problem att låsa upp och sedan låsa bilen. Du skriver att "numera skyddar jag bilnyckeln" och jag undrar hur?

**Anders Nilsson**

#### Svar:

Om jag ska någonstans där jag vet att jag inte har kontroll över bilen, det vill säga inte kan hålla ögonen på den, så har jag provat olika metoder. Först lindades nyckeln in i ugnsfolie flera varv. Det blev helt tätt – men är omständligt. Använde därefter en liten plåtburk som jag skrapade bort färgen på lock och låda. Den håller tätt 0,5 till 1 meter från bilen. Med gummisnodd som pressar ihop ytorna blev den helt tät.

Men till slut köpte jag en RFID-påse – finns för allt mellan 29:90 och nära 300 kronor på nätet. Med nyckeln i den reagerar inte bilen förrän jag tar ut nyckeln ur påsen. Folien inne i påsen kanske nöts – så man ska nog hålla koll och eventuellt prova att den är tät.

**Erik Rönnblom, Vi Bilägare**

**MER FRÅN VI BILÄGARE: [Nyckellöst en risk?](#)**

## 14. Bilfrågan: Dyrt att uppdatera GPS?

Publicerad 2021-09-01 kl 7:00.

På vardagar svarar Vi Bilägare på läsarfrågor om bilar och trafik. Vill du att vi ska svara på din fråga?



*"Det skulle kosta 3 400 kr, är detta verkligen rimligt?" Vi Bilägare svarar.*

### Fråga:

När jag gjorde service på min BMW X3 -12, önskade jag göra en kartuppdatering. Men det skulle kosta 3 400 kr, är detta verkligen rimligt? Köpte en lös GPS för lägre kostnad och livstids uppdateringar med fyra stycken uppdateringar/år.

### Undrande

### Svar:

Ja, vill man att den auktoriserade verkstaden ska göra en uppdatering så kan det uppenbarligen bli dyrt. Men i de flesta fall går det att ladda ner en uppdatering från "nätet" till ett USB-minne och sedan låta bilen läsa in uppdateringen. Det tar lite tid och kräver en skapligt rymlig USB-sticka. Jag har själv gjort det till bilar av årsmodell 2014. Jag har ingen erfarenhet av just BMW och det kan vara trixigt på äldre bilar. Din lösning är behändig om man vill låta passageraren sköta navigeringen.

**Erik Rönnblom, Vi Bilägare**

## 15. Statliga bidrag till laddstationer används inte.

PUBLICERAD: 25 AUG 2021, KL 12:00.

TEXT TIM DAHLBACKA.

Under fjolåret avsatte regeringen 50 miljoner kronor som ska användas varje år för att öka antalet laddstationer för elbilar och laddhybrider längs landets stora vägar, i första hand i Norrland. Ett år senare har fortfarande inte en enda station installerats.



Det var med mycket pompa och ståt som regeringen i fjol presenterade sin satsning på att utöka antalet publika laddstationer i Sverige. Tanken var att det nu skulle monteras en snabladdstation var tionde mil längs landets stora vägar, främst i Norrland. För att åstadkomma detta avsattes 50 miljoner kronor per år, men efter ett års tid har ännu ingen station installerats.

Detta enligt uppgifter från Trafikverket – myndigheten som själva har ansvar i frågan. I dagsläget finns det runt 13 000 offentliga laddstationer i landet, vilket ska räcka till de över 200 000 elbilar och laddhybrider som färdas på vägarna. Enligt en [granskning från M Sverige är infrastrukturen kring landets laddstolpar "urusel"](#).

Branschorganisationen MRF tycks inte vara mer imponerade.

– Bilbranschen kommer nu med ett modellutbud som möjliggör en fossilfri och elektrifierad framtid. Staten måste ta sitt ansvar och säkerställa att det finns möjligheter att ladda bilarna även utanför storstäderna, säger Henrik Idermark, elbilsansvarig på MRF till TT.

Han fortsätter:

– Samtidigt vill våra beslutsfattare att det inte ska få säljas bilar som körs på fossila bränslen efter år 2030. Att säkerställa en säker och tillgänglig infrastruktur för bilisterna att kunna ladda sina laddbara fordon är en nyckel för den omställning som krävs framöver.



*Anders Ygeman vill se en förbättring av infrastrukturen kring landets laddstationer.*

Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman (S) är inte nöjd med att statsbidragen inte utnyttjas.

– Det är klart att när vi betalar ut stöd så vill vi se laddstolpen uppe så snabbt som det bara går, säger han till TT.

Ministern spekulerar kring vad som gått snett och vad som måste göras bättre i framtiden.

– Det blir en kommunal fråga. På vissa platser har det gått väldigt fort att bygga ut laddinfrastrukturen. Kanske är det så att det finns en ovana i den glesaste landsbygden att hantera det här. Då får vi ha en dialog med Trafikverket om vad vi kan göra för att underlätta, säger Anders Ygeman.



**Så ska laddning av elbilar gå ännu snabbare.**

# SVENSKA DAGBLADET

## 16. Ny avgift på el när laddbilarna blir fler.

Publicerad 2021-09-01 kl 08:00.

Av Micke Larsson/TT.

När allt fler har en eldriven bil, ökar belastningen på elnätet. För att jämna ut elförbrukningen införs nu på allt fler platser effektavgifter. Om några år kan de vara obligatoriska i områden där elnätet har svårt att räkna till: Stockholm, Göteborg och Skåne.



*Om alla elbilsägare i ett villaområde kommer hem och ska ladda bilen samtidigt kan elnätet få svårt att räkna till.*

**Kommunägda Göteborg Energi** är ett bolag som inför en effektavgift i elnätsavgiften för villor och radhus.

Avsikten är att jämna ut varje hushålls förbrukning över dygnets timmar, och framförallt att få ner topparna i elkonsumtionen. Effektavgiftens storlek avgörs av den timme i månaden då hushållet använt mest energi.

Samtidigt sänks de andra avgifterna som ingår i kundens kostnad för elnätet. Det finns ingen avsikt att höja energibolagets totala intäkt, enligt Göteborg Energi.

**Effektavgifter finns** redan hos andra leverantörer av elnät. Bakgrunden finns just i elnätet – och dess begränsningar.

Att bygga ut elnätet är både dyrt och tidskrävande. Kanske inte nödvändigt heller, om det man i så fall skulle bygga ut för är höga förbrukningstoppar under relativt korta tidsrymder.

Samtidigt ökar antalet invånare i storstäderna. Och allt fler har en eldriven bil, som behöver laddas.

– Vi måste lära oss att använda elnätet bättre. Det kan göras med olika prismodeller. Jag tror att många svenskar kommer att få lära sig räkna med effektavgifter, säger Johan Carlsson, jurist och projektledare på Energimarknadsinspektionen.

– Egentligen görs detta för att hindra framtida avgiftsökningar. Om vi kan använda elnätet bättre, behöver vi inte lägga pengar på att bygga ut det, tillägger han.

**Lars Edström, affärschef** för elnät på Göteborg Energi, pekar direkt på elbilarna.

– Fler och fler av våra kunder köper en elbil. De laddas med ganska hög effekt. Om många kommer hem samtidigt och laddar samtidigt, då kommer elnätet inte att räcka till, säger Lars Edström.

Att till exempel starta ugnen, tvättmaskinen och bastun samtidigt ger också en topp i elförbrukningen som bör undvikas.

Hushåll i flerfamiljshus kommer sannolikt inte att beröras av effektavgifterna i Göteborg. Dels förbrukar de mindre el på sin elräkning, av olika anledningar, och dels jämnar hushållen i ett flerfamiljshus ut varandras förbrukningstoppar i ledningen som ansluter till elnätet.

**Däremot kan laddplatser** för elbilar få någon form av effektavgift, även i flerfamiljshus. Där kommer fastighetsägaren in i bilden.

Energimarknadsinspektionen arbetar med att ta fram regler som kan leda till att effektavgifter måste införas i områden där elnätet är hårt belastat – i första hand storstadsregionerna och Skåne.

– Tanken är att vi ska kunna ta fram föreskrifter som är klara nästa år, säger Johan Carlsson.

**Men allt kommer** inte att ändras genast.

– Detta kommer att innebära stora förändringar för vissa människor. Det kommer att bli en omställningsperiod, där företagen måste ha en bra kommunikation med kunderna, framhåller Carlsson.

Effektavgifter används redan i stor utsträckning för industrin och andra företag.

### **Så betalar du för elen**

Din totala elkostnad består i princip av två huvuddelar, och därmed två räkningar:

1. Elnätsavgiften, det vill säga kostnaden för elöverföring i kablarna fram till ditt hushåll.
2. Elhandelsavgift, det vill säga den el du förbrukar.

Om ditt elnätsföretag och din elhandlare ingår i samma koncern kan du få en faktura för båda tjänsterna, annars får du två separata fakturor.

Effektavgiften är en del av elnätsavgiften. Denna har i de flesta fall två delar: en fast avgift baserad på din huvudsäkring, och en rörlig avgift som avgörs av din elförbrukning.

Effektavgifter kan utformas på olika sätt. En variant är att utgå från den timme i månaden då kunden förbrukar mest el. En annan variant, om man vet under vilka timmar nätet är mest belastat, är att ha olika tariffer för olika delar av dygnet.

En tredje del av din elkostnad är energiskatt och andra avgifter som betalas till staten.

*Källa: Energimarknadsinspektionen.*



**Micke Larsson**



## 17. Volvo-konsult riskerar fängelse för spioneri åt Ryssland.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-08-26 kl 13:52.

För första gången på 18 år ska en spionrättegång hållas i Sverige. En 47-årig man har gripits av Säpo. Han misstänks ha lämnat ut hemliga uppgifter från Volvo Cars och Scania till rysk underrättelsetjänst mot betalning.



**Den misstänkte spionen greps av Säpo** i februari 2019 under ett möte med en rysk underrättelseofficer på en restaurang i centrala Stockholm. Den ryske officeren arbetade under diplomatisk täckmantel.

Den gripna mannen hade 27.800 kronor på sig då han greps. Den ryske underrättelseofficeraren släpptes av Säpo efter att han identifierat sig som diplomat.

**Säkerhetspolisens spanare** har bevittnat flera möten mellan underrättelseofficeraren och den åtalade mannen. Det första dokumenterade mötet ägde rum utanför Stora teatern i Göteborg den 27 juli 2017. Mannen erkänner att han mottog 10.500 kronor i ett kuvert vid det tillfället och säger att de träffats varannan månad och att han fått mellan tio och trettio tusen varje gång.

[Här kan du se Säpos spaningsvideo som är tagen i samband med gripandet.](#)

Mannen har åtalats för spioneri alternativt olovlig underrättelseverksamhet mot Sverige.

– **Jag påstår att han gått främmande makt** till handa genom att mot betalning överlämnat material som tillhör dessa företag, säger åklagare Mats Ljungqvist till SVT.

Den misstänkte mannen förnekar dock brott. Det är i stort sett allt hans advokat kan uttala sig om.

– Han har inte gjort sig skyldig till något spioneri och inte heller någon olovlig underrättelseverksamhet mot Sverige. Det är väl ungefär allt jag kan säga dessvärre eftersom det är mycket sekretessbelagt, säger mannens advokat Taavi Tuula till [SVT](#).

Den gripne mannen jobbade som konsult åt Scania när han greps av Säpo. Då hade han 27.800 kronor i kontanter på sig. Foto: Säkerhetspolisen.

**47-åringen har arbetat som konsult** inom Volvo Cars i Göteborg och Scania CV i Södertälje. Han har enligt åtalet "anskaffat, framställt, befordrat, lämnat eller röjt uppgifter" från företagen till den ryska civila underrättelsetjänsten SVR, en efterföljare till Sovjetiska KGB.

Enligt Dagens Nyheter har mannen lämnat ut uppgifter om olika tillverkningsätt, uppgifter om konstruktion av fordon samt källkod för mjukvara. Mannen ska även ha haft en papperslapp med instruktioner om hur uppgifterna kan kopieras utan att lämna spår.

**Den ryske underrättelseofficeraren** är [enligt flera medieuppgifter](#) Jevgenij Umerenko som anses vara expert på industrispionage. Vid gripandet arbetade han på den ryska ambassaden i Stockholm. Han lämnade landet knappt tre veckor senare.

Enligt Säkerhetspolisen är detta inte en unik händelse.

– **Angreppen mot Sverige** från andra länder har breddats och fördjupats de senaste åren. De riktas inte minst mot vårt ekonomiska välstånd och våra grundläggande fri- och rättigheter. Bara under det senaste året har Säkerhetspolisen utrett såväl mordförsök som olovlig underrättelseverksamhet och även spionage, säger Daniel Stenling chef för kontraspionage vid Säkerhetspolisen.

Skulle 47-åringen dömas för spioneri riskerar han fängelsestraff i upp till sex år. I dag inleds rättegången. Den väntas pågå under sammanlagt tre dagar och avslutas 1 september.



**Bilchefen flydde rättvisan – utsmugglad i instrumentfodral.**



**Quiz: Testa dina kunskaper om Volvo!**



Magnus Fröderberg

## 18. Saab 99 EMS satte konkurrenterna på plats.

Publicerad 2021-09-01 kl 6:02.

Text Calle Carlquist.

### BACKSPEGELN.

Saabs första 99 med svenskbyggd motor blev lyckad, lyxig och alldeles lagom sportig.



**EMS. Tre bokstäver** som för oss akne- och bilansatta tonåringar 1972 fick samma fantasi-eggande betydelse för Saab 99 som GTO fått för Pontiac Tempest knappt tio år tidigare.

Saab 99 EMS. Vilken bil. Electronic Manual Special. Eller "Ennu Mera Saab" som en måttlig stavare i klassen envist hävdade.

**1972 var fantastiskt** för Saab. Redan året före hade man tallat på specifikationer och utseende på nittinian, debut hösten 1967. Elvärmd förarstol och strålkastartorkare med spolning var världsnheter.

Och nu kom sjuttitvåorna. I tv-nyheterna sommaren 1971 syntes en Saab 99 med stora svarta stötfångare dunsas in i en stolpe, utan att något märkbart inträffade. Stötfångarna fjädrade ut igen, återtog sin form. Hur var det möjligt? För att markera betydelsen såldes de första exemplaren med en liten dekal i fångarens blanklist, "Saab med stötfångande stötfångare".



*Rattstångsvinkel ger busskänsla men bidrar till goda innerutrymmen. Nyckeln på golvet, en finess som både hyllades och hatades. För att nyckeln skulle gå att ta ur måste backen läggas i.*

**Och så kom EMS.** Kopparmetallic lackering, lättmetallfälgar i fotbollsdesign. Ratt och grill med speciellt utseende. Motorn svensktillverkad, i Södertälje. Etthundratio hästar, insprutning. Wow. En Saab Sport!

Mja. Vi Bilägares Jan Ullén rapporterade om 99 EMS. Först en förhandsvisning. "Sportigaste Saaben" löd utfästelsen, men första provkörningen betonade snarare vridmomentet och att den notoriskt tröga styrningen kändes lättare. Men visst var bilen kvick, 0–100 tog runt elva sekunder och toppfarten låg på 170 knyck.

**I testet senare** 1972 ställdes EMS mot Volvo 142 GL, versionen med insprutning, samt loket Ford Consul 3000 GXL. Saab var inte snabbast men smidigast och ansågs harmonisk – men dyr. EMS kostade 27 300 kronor, tusenlappen mer än Volvo.

1976 flagnade glansen något, [99 Turbo stod för dörren](#), men i dag är en välskött EMS som på våra bilder ännu svårare att hitta än sitt laddade syskon.

Läs också: [Första smygturen i "sensationella" Saab 99 Turbo.](#)

## SAAB 99 EMS COMBI COUPÉ 1978

**Nypris:** 52 800 kronor.

**Motor:** Rak fyrcylindrig motor med en överliggande kedjedriven kamaxel, två ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkyllning. Volym 1 985 cm<sup>3</sup>. Max effekt 118 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 167 Nm vid 3 700 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

**Mått:** L 455/B 169/H 144 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, bak stel axel. Bilstein stötdämpare.

**Styrning:** Kuggstång.

**Hjul:** Aluminiumfälgar 5 tum.

**Bromsar:** Skivor fram och bak.

**Fartresurser:** Toppfart 170 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 11 s.

**Förbrukning:** 0,95 l/mil.



## LIVSCYKELN

**1967** Saab 99 premiärvisas 22 november 1967, efter drygt tre års utvecklingsarbete under projektnamnet Gudmund. Bilens kaross är ritad av Sixten Sason och Björn Envall, under den framåtöppnande huven finns en längsmonterad, nykonstruerad motor utvecklad och tillverkad av Triumph. Den är på 1,7 liter och 80 hk.

**1968** Försäljningen börjar. I grundversion kostar Saab 99 18 385 kr, knappt 25 procent upp mot en vanlig V4 men billigare än en Volvo 142 som kostar ett par tusenlappar mer.

**1970** Ny dörrklädsel som lever kvar i stort sett oförändrad på sedanmodellerna under hela livscykeln.

**1971** En världsnyhet: stålkastartorkare! Ny instrumentpanel som behålls 99-serien ut, förstorad cylindervolym, nya ytterspeglar.

**1972** Ny motor tillverkad i en ny fabrik i Södertälje och första bil att få den var 99 EMS. Två liters cylindervolym och Bosch elektroniska bränsleinsprutning gav 110 hk, toppfart 170 km/tim, kaross i unika färgen kopparmetallic.

**1985** Saab 90 ersätter 99. Ratt i bussvinkel, EMS-klädsel. Nyckel på golvet, en finess som hyllades och hatades. För att få ur nyckeln måste backen läggas i. 1978 var enda året då 99 EMS tillverkades med kombikupékarossen.

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



Första smygturen i "sensationella" Saab 99 Turbo.



Saabmodellen som blev kändisarnas favorit.



Saabs stinkande idé: Sovjetisk fotogen i tanken.



## 19. Vem kör var 2022? Så snurrar förarkarusellen just nu.

26 augusti, 2021, kl. 07:00

**Nu är det dags att lägga pussel. Vilka förare tävlar i Formel 1 2022 och vilka team kör de för?**



*Mercedes eller Williams för Russell?*

Säsongen 2021 har nått halvvägs och den stora snackisen nu, vid sidan av VM-kampen handlar om nästa säsong. Då görs reglementet om och det handlar om en väldigt stor förändring. Den största förändringen som gjorts under mina 20 år som F1-reporter. Större än när Ross Brawn gjorde succé med Brawn GP 2009 och större än 2014 när det nya motorreglementet infördes.

Därför är det oerhört intressant att se vad som händer på förarmarknaden.

**Här är en genomgång av vilka förare som tävlar i Formel 1 2022**

### **Mercedes:**

**Lewis Hamilton** har förlängt kontraktet till och med 2023.

### **Valtteri Bottas? George Russell?**

**Kommentar:** Först sa Toto Wolff att teamet skulle bestämma sig i augusti, sedan sa han att [han ville lämna besked i september](#). Är beslutet taget och vilket är det i sådant fall? Vill de ha tryggheten med Bottas eller en framtidsman som Russell? Är det för tidigt att ha Russell intill Hamilton i två säsonger? Eller handlar detta enbart om var Wolff kan placera Bottas?

Detta är ett beslut som kommer att påverka hela F1-paddocken och sätta fart på resten av förarkarusellen.

## Red Bull



*Stannar han?*

**Max Verstappen** skrev år 2020 ett kontrakt till och med 2023  
**Sergio Perez?**

**Kommentar:** Konsulten Helmut Marko har bekräftat för Auto Bild att det finns en klausul i Max Verstappens kontrakt. Så länge motorsportens prestanda inte skiljer sig mer än två tiondelar täten så måste han köra för Red Bull. Enligt Marko har han också en viss "Nr 1 status". Håller Red Bull kvar samma klass som tidigare i år är Verstappens säker. Sergio Perez har ett kontrakt över årets säsong, men vad händer sedan? På tre år har stallet startat med Gasly, Albon och Perez var sin säsong. Ska Red Bull leta efter en ny förare till nästa år igen? Det är högst otroligt. Perez har trots allt vunnit lopp i år, det gjorde ingen av de andra och varför ska de byta honom mot Gasly som de redan har ratat?

## McLaren



*Ricciardo har kontrakt.*

**Lando Norris** förlängde sitt kontrakt med flera år i maj 2021.

**Daniel Ricciardo** skrev ett flerårigt kontrakt 2021.

**Kommentar:** Norris stannar, Ricciardo också. I alla fall ett år till. Australiern måste få ordning på sin körning igen och hitta rätt i bilen, Norris har gång på gång bevisat att McLaren har materialet för en pallplats. Ricciardos karriär är på väg att få sig en ordentlig törn och han lär behöva oroa sig för en plats 2023.

## Aston Martin

**Sebastian Vettel** skrev 2021 på ett kontrakt över flera år.

### Lance Stroll?

**Kommentar:** Aston Martin har antytt att Vettel har kontrakt över 2022. Eller hur tolkar du detta?

Lance Strolls pappa Lawrence äger stallet, det säger det mesta även om han ännu inte är bekräftad för 2022.

## Alpine



*Alonso lär stanna hos Alpine.*

**Fernando Alonso** har kontrakt över 2022.

**Esteban Ocon** har kontrakt till 2024.

**Kommentar:** Fernando Alonso kom inte tillbaka till F1 för ett enda år när han skrev på pratades det om ett flerårigt avtal. Samtidigt har teamet ett bra stall med yngre förare som skulle passa i F1, men vart ska de ta vägen?

De stöttar Oscar Piastri, han är rookie i Formel 2 och leder mästerskspet. Om han vinner får han inte köra Formel 2 nästa år, var ska han då ta vägen?

I nuläget återstår fyra tävlingshelger och han leder med fem poäng före en annan Alpine-junior, Guanyu Zhou. Kinesen har stark ekonomisk stöttning från Kina. Vad betyder det för Alpines chefer? Sedan finns danske Christian Lundgaard i deras satsning, men han är bara 12:a i Formel 2 och hans utflykt till IndyCar kan mycket väl vara ett tecken på att han inte är tillräckligt bra för att vara en förare som tävlar i Formel 1 2022.

## Ferrari:



*Sainz blir kvar.*

**Charles Leclerc** skrev på ett kontrakt till 2024 redan år 2019.

**Carlos Sainz** har kontrakt över 2022.

**Kommentar:** Ferrari har också ett antal förare från sin akademi och här blir det intressant. Teamet stöttar Antonio Giovanazzi hos Alfa Romeo och Mick Schumacher som tävlar för Haas, Robert Schwarzman som är trea i Formel 2 är, precis som 22-årige britten Callum Irott som är reservförare hos Alfa Romeo. Var ska de göra av alla sina talanger?

Vinner Schwarzman kan han inte parkeras i det mästerskapet ett år till och måste vidare.

## AlphaTauri



*Var kör Gasly 2022?*

**Pierre Gasly ?**

**Yuki Tsunoda?**

**Kommentar:** AlphaTauri har inte kontrakt med någon av sina förare, men det är tydligt att teamet gärna vill fortsätta att arbeta med Gasly. Frågan är väl vad Red Bull säger? Vill de testa Gasly igen eller är han systerteamets man? Den andra frågan är, vad händer med Tsunoda när motortillverkaren Honda lämnar? Har han gjort ett tillräckligt intressant avtryck?

## Alfa Romeo



*Vad gör Kimi 2022?*

**Kimi Räikkönen?****Antonio Giovanazzi?**

**Kommentar:** Vill Kimi Räikkönen, snart 42, fortsätta köra långt ner i fältet eller är det dags för nästa kapitel i den framgångsrika finländarens liv? Hans kontrakt går ut och vad händer då?

Vad vill Ferrari göra med den andra platsen? Teamet har förlängt samarbetet med Alfa Romeo och Ferrari fortsätter att leverera motorer, men vem vill det italienska teamet se som förare? Är detta en möjlighet för Valtteri Bottas? Kan Nico Hülkenberg komma tillbaka? Vill Ferrari se Mick Schumacher i en något bättre bil? Frågorna är många, men innan Mercedesbestämt sig är svaren få.

**Haas**

*Var kör Mick Schumacher under sin andra F1-säsong?*

**Nikita Masepin** har kontrakt

**Mick Schumacher** har kontrakt

**Kommentar:** Båda förarna skrev i fjol kontrakt över flera säsonger. Masepins pappa är en viktig sponsor och Ferrari stöttar Schumacher, men frågan är väl här var Ferrari vill att Schumacher ska köra samt hur finanserna ser ut hos det amerikanska teamet. Haas F1-team behöver pengar, vill Gene Haas fortsätta att lägga ut pengar för ett team i botten av Formel 1 eller är teamet till salu?

Det kan mycket väl vara en prisfråga och då kan situationen på förarfronten också förändras.

**Williams**

*Kommer han tillbaka?*

**Nicholas Latifi** sägs ha kontrakt

**George Russel?**

**Kommentar:** Nicholas Latifi har med sig fina sponsorer till Williams och det ryktas om att han skrev ett kontrakt över tre år 2020, det bör ge honom en förarplats 2022 (men å andra sidan kan det finnas klausuler som vi inte känner till i det). George Russells kontrakt går ut, flyttar han till Mercedes? Blir det då ett byte med Valtteri Bottas? Eller kommer Nico Hülkenberg tillbaka? Det pratas om Daniil Kvyatt. Teamchefen Jost Capito gjorde en intervju med [Sport1](#) där han kallar Williams för det "mest eftertraktade teamet just nu".

– Telefonen ringer varje dag, det kommer meddelande på WhatsApp och alla ställen man kan tänka sig och jag pratar så klart med alla, säger han.

– Jag har pratat med i stort sett alla förare som inte har något kontrakt nästa år och som gärna vill ha ett. Jag behöver inte nämna några namn.

Dessutom säger han att teamet, tack vare ägarna Dorilton Capital, inte behöver ha någon betalförare.

– Vi kan ta de förare som passar teamet bäst och de som vi tror är bäst på att hjälpa oss att utvecklas framåt.

Sport1 intervju går tyvärr inte att streama längre, det verkar som om det finns material i den som stoppats av upphovsrättsliga skäl.

**Vilka förare tävlar i Formel 1 2022? Vi vill höra din åsikt!**

Detta är inget svar på frågan vilka förare som tävlar i Formel 1 2022, men det öppnar upp till en diskussion och det är mycket som kan förändras de kommande veckorna. I Formel 1 är ingenting hugget i sten.

Det vet vi sedan tidigare.



## 20. Fredagsfilm: 2021 Pebble Beach Concours d'Elegance.



**FILM:** <https://youtu.be/J9A2s5WosFM>.

## 21. Götenebrödernas succé – i racetävlingen på Grönland.

2021-09-01

Få har någonsin åkt bil på Grönland, ännu färre har tävlat i det och kommit i topp. Det kan Götenebröderna Timmy och Kevin Hansen nu pricka efter Extrem E-tävlingen på söndagen. – Det känns otroligt, säger Timmy.



*Timmy Hansen vann den tredje deltävlingen i Extreme E.*

Extremt E är en nyinstiftad racingserie som går ut på tävla i eldrivna SUV:ar på några av de mest avlägsna platserna i världen. I år körs den första säsongen någonsin och nu har två Götenebekantningar utmärkt sig tidigt.

I den tredje deltävlingen i Grönland på söndagen kammade Timmy Hansen hem förstaplatsen tillsammans med teamkamraten Catie Munnings.

Den främsta utmanaren? Brorsan Kevin Hansen, som tillsammans med Mikaela Åhlin-Kottulinsky blev tvåa.

– Det känns otroligt! Vi hade en grym dag med bra lopp och vi fick verkligen kämpa hårt för segern. Det känns bara otroligt att vara här, säger Timmy Hansen till Extreme E.

De två deltävlingarna innan har avgjorts på betydligt annorlunda platser i ökenklimaten i saudiarabiska AlUla och senegalesiska Lac Rose.

## MOTORNYTT

Svenske Johan Kristoffersson och teamkamraten Molly Taylor leder totalställningen. Timmy Hansen och Catie Munnings ligger på en tredjeplats.

### Jesper Åström



*Maraton från 1955.*

**SLUT**