

DuPont Model H Merrimac Sport Phaeton 1931.

- 1. Volkswagen och Toyota vägrar skriva på utsläppsavtal.**
- 2. Toyota vägrar skriva på ICE-förbud.**
- 3. BMW:s förklaring till nobben av COP26-avtalet.**
- 4. Mercedes ger efter och skriver under avtalet.**
- 5. Halvledarbrist tvingar VW att pausa tillverkning av elbilar.**
- 6. Volkswagen vill bygga ny bilfabrik i Wolfsburg.**
- 7. Test BMW iX.**
- 8. De bygger världens snabbaste SUV.**
- 9. Daimler säljer samtliga aktier i Renault.**
- 10. Äga elbil i Sverige nästan billigast i Europa.**
- 11. Porsche 718 Spyder mot 911 Speedster.**
- 12. Hondas superbil NSX.**
- 13. Klassiskt bilmärke: Buick.**
- 14. F1: Hamilton vann i Qatar.**

1. Volkswagen och Toyota vägrar skriva på utsläppsavtal.

PUBLICERAD: 11 NOV 2021, KL 10:26.

Ett stort antal länder, städer och företag samlades i Glasgow för att underteckna ett avtal om att fasa ut fossildrivna bilar till 2040. Bland de biltillverkare som inte fanns på plats märks de två absolut största: Volkswagen och Toyota.



[Toyota har tidigare uttalat sig om att man hellre vill se en mångfald av drivlinor](#), snarare än enbart satsa på elektrifierade bilar. Det är kanske därför inte så överraskande att det japanska företaget är en av de biltillverkare som inte ville skriva under avtalet om att fasa ut bilar med förbränningsmotorer till 2040.

Kanske var det något mer förvånande att Volkswagen inte heller var intresserade av att krita på några papper – [särskilt då företaget levererade rekordmånga elbilar under det tredje kvartalet](#). Jättekoncernen Stellantis ville inte heller skriva under, liksom andra tillverkare som Honda, Nissan, BMW och Hyundai.

Avtalet kallas The Glasgow Declaration on Zero Emission Cars and Vans och presenterades i den skotska storstaden under onsdagens klimatmöte. Storföretag som däremot satte sin signatur på papperet var biltillverkare som Ford och General Motors och stora fordonsuthyrare som Leaseplan.

Även länder likt Indien, världens näst mest bebodda land, anslöt sig till avtalet. Andra fordonstillverkare [som anslutit sig är Volvo](#), Mercedes, BYD och Jaguar Land Rover. Volkswagens vd Herbert Diess menar dock att den planerade utfasningen av förbränningsmotorer i bilar till 2040 "helt enkelt inte är möjlig".



Herbert Diess kommer inte skriva på något avtal i nuläget.

– Vi behöver råmaterial, nya gruvor, en cirkulär ekonomi. Batterikapaciteten och förnybara energinät runtom i Europa kommer vara flaskhalsen, säger han i en intervju med tyska tidningen Handelsblatt.

Stora handelsnationer som Kina, världens största bilmärknad, USA, världens största ekonomi och näst största bilmärknad, samt Tyskland saknades under mässan, vilket sätter ett stort frågetecken för avtalets effektivitet. Från amerikanskt håll ska dock åtminstone viktiga bilköparstater som Kalifornien och New York ha skrivit under avtalet.



Tyskland och Frankrike tar strid mot EU:s förbud av förbränningsmotorer



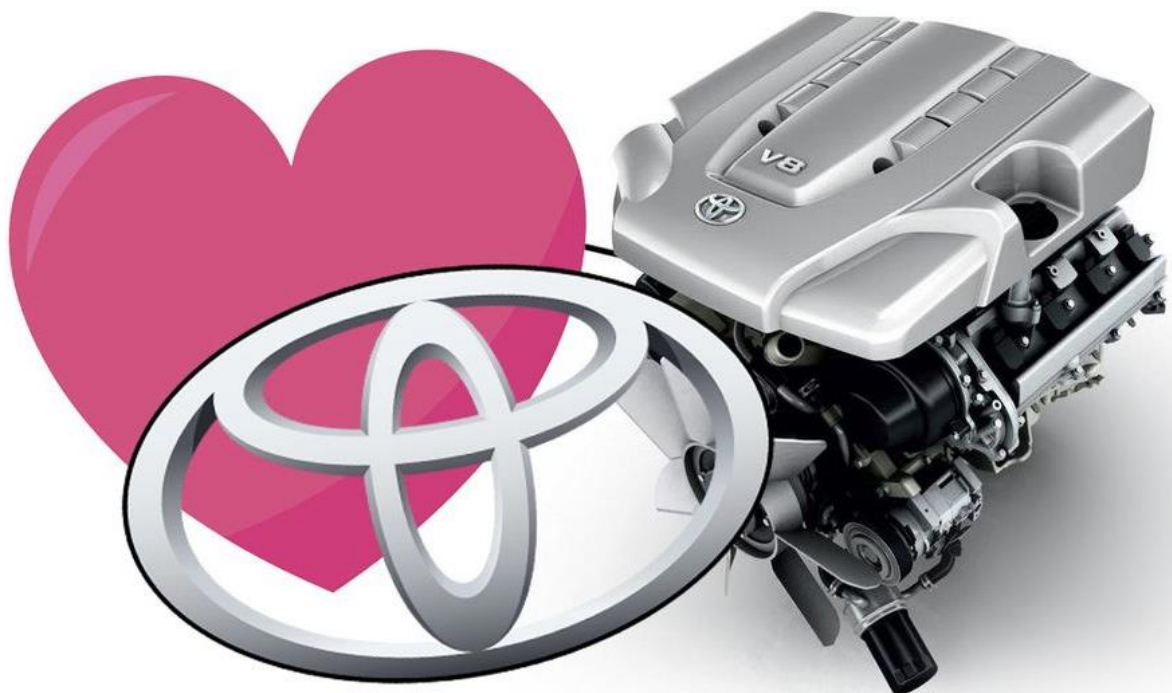
TIM DAHLBACKA



2. Toyota vägrar skriva på ICE-förbud – satsar på ny diesel med Mazda.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-11-21, 15:36.

Toyota tycker att det är för tidigt att sluta med förbränningsmotorer 2040 och vägrar skriva på avtal om saken. Samtidigt utvecklar de en ny dieselmotor som går på biobränsle.



I samband med klimatkonferensen COP26 i Glasgow har flera stora bilmärken ställt sig bakom en gemensam överenskommelse att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer i "ledande länder" 2035 och globalt 2040. Några av biltillverkarna som skrivit på är Volvo Cars, Mercedes, GM och Ford.

Toyota tillhör tillsammans med Volkswagen och Stellantis några av dem som inte vill skriva på avtalet, trots att det inte är juridiskt bindande. Toyota menar att drygt 18 år är för kort tid för en del länder i världen att bygga upp en infrastruktur för elbilar.

– **Det är koldioxiden som är fienden**, inte förbränningsmotor. Vi ska inte bara fokusera på en teknik utan dra nytta alla alla tekniker vi redan behärskar, sa Toyotas huvudägare och vd, Akio Toyoda, nyligen till Reuters.

Som ett motdrag berättar Toyota att de satsar på att utveckla "grönare" bränslen för förbränningsmotorer. Det sker inom "Team Japan" som består av Toyota, Mazda och Subaru samt motorcykeltillverkarna Kawasaki och Yamaha.

Team Japan ska bland annat utveckla "koldioxidneutrala" bränslen för racing och motorcyklar med vätgasdrift. Inom grupper ska flera olika satningar på racing i vätgasdrivna bilar och motorcyklar göras.

Nyligen började Toyota tävla i en japansk endurance-serie med [en vätgasdriven Toyota Corolla](#). Den körlade Akio Toyoda är kör själv bilen i serien tillsammans med två förare till. Mazda planerar också att tävla med en liknande bil.



Tävlingsversion av Mazda Demio (i Europa kallad Mazda 2) med (bio)dieselmotor.

Tillverkarna meddelar också att de utvecklar en ny 1,5-liters dieselmotor för racing som verkar baseras på Mazdas nuvarande Skyactiv-D 1.5-motor. Den ska gå på en ny sorts syntetiskt biobränsle.



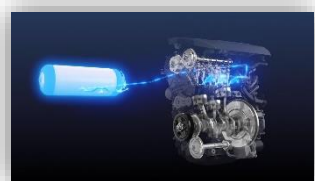
Toyota i blåsväder igen – kritiserar förbud mot fossilbilar.



Toyotas vätgasracer visar upp sig – en förhandstitt på GR Corolla?



"Ju fler elbilar, desto fler problem – med vätgas är det tvärt om".



Toyota återupplivar vätgasmotorn – och bekräftar GR Corolla-ryktena?

3. BMW:s förklaring till nobben av COP26-avtalet.

Publicerad 2021-11-21 kl 8:50 (uppdaterad 2021-11-21 kl 9:06). Text Maria Dahlin.

Tyska biltillverkaren menar att det saknas en viktig detalj för att de ska kunna sluta med förbränningsmotorer och satsa fullt ut på elbilar.



Under klimatkonferensen COP26 i Glasgow gjorde flera biltillverkare, däribland Volvo Cars, Mercedes och Ford, ett åtagande om att inte sälja några nya bilar med förbränningsmotorer efter 2040.

Men många bilföretag valde att ställa sig utanför överenskommelsen. [Toyota har motiverat sitt beslut](#) med att de anser att det är för tidigt och att världen inte är redo att ställa om till nollutsläppsbilar.

Till tidningen [Dezeen](#) säger BMW:s hållbarhetschef Thomas Becker att man än så länge inte satt ett slutdatum för produktionen av bilar med förbränningsmotorer. För BMW:s del är den springande punkten laddinfrastruktur och att det krävs bindande mål och ramverk inom varje land för att gynna elbilsutvecklingen.

Han tar upp Norge och Nederländerna som goda exempel, med mellan sju till nio publika laddstolpar per 1000 fordon och här kommer BMW enbart att sälja elbilar. Italien, med bara 0,4 publika laddstolpar per 1000 fordon, befinner sig i andra änden av skalan.

– De väntar tills någon dumpar pengar på dem för att få jobbet gjort, säger Thomas Becker och fortsätter:

– De kommer inte göra det. Vi borde ha bindande mål, för att försäkra att även fattiga länder gör sitt jobb.

BMW räknar med att vartannat fordon de säljer 2030 kommer vara helt eldrivet. För BMW-gruppens lyxmärke Rolls-Royce och retromärke Mini är målet att samtliga bilar som byggs från och med 2030 kommer att vara elbilar.



Maria Dahlin

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mini blir eldrivet – men ska lansera ny bensinbil.



”Vi är redo om förbränningsmotorerna förbjuds”.



BMW och Mercedes stäms för klena miljömål.

4. Mercedes ger efter: Därför skriver vi under avtalet.

Publicerad 2021-11-21 kl 14:10. Text Erik Söderholm.

Mercedes har tidigare inte velat sätta något fast slutdatum för bensin- och dieselmotorerna. Nu gör Ola Källenius helt om.



På klimatkonferensen COP26 har flera bilmärken skrivit under ett avtal om att [sluta sälja nya förbränningsbilar 2040](#), och att fasa ut dem på "ledande marknader" till 2035. Bland biltillverkarna som skrivit under finns Volvo Cars, Ford och General Motors. Men Volkswagen, BMW och Toyota har [inte skrivit under](#).

Mercedes har tidigare inte velat sätta något fast slutdatum för förbränningsmotorerna, något som den tyska koncernen [dragits inför domstol för](#). Mercedeschefen Ola Källenius har tidigare inte varit öppen för att sätta något fast slutdatum.

– **Vi måste flytta** debatten bort från när vi bygger den sista förbränningsmotorn, det är inte relevant, har han tidigare sagt.

"Parkeras i garage"

Nu gör Ola Källenius alltså helt om och skriver under den gemensamma överenskommelsen. På tidningen Automobilwoches kongress förklarade han varför.

– Jag skrev under eftersom vi antar att kunderna i premiumsegmentet kommer ha snabbare tillgång till laddinfrastruktur. Den stora majoriteten av Mercedesbilarna kommer parkeras i garage som ofta kan utrustas med laddbox, sa han.

Innan laddinfrastrukturen är mer utbyggd ska Mercedes fortsätta satsningen på laddhybrider.

– De är en del av lösningen.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



BMW och Mercedes stäms för klena miljömål.



Toyota: Därför skriver vi inte under nya avtalet.



Mercedeschefens nya plan: "Nu utvecklar vi elbilen först".



Mercedeschefen ser ljuset i tunneln: "Försiktigt optimistisk".



Ola Källenius nya huvudvärk: Högre utsläpp efter uppdateringen.



5. Halvledarbrist tvingar VW att pausa tillverkning av elbilar.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2021-11-15.

Nu stannar banden för elbilar i ID-familjen



Kombinationen av brist på halvledare och ökat intresse för eldrift hos kunder har indirekt skruvat upp tillverkningen av elbilar. De har helt enkelt haft förtur hos en del biltillverkare när de hett eftertraktade chipsen ska fördelas – på bekostnad av stillastående produktionslinor för fossilbilarna.

Så också hos Volkswagen som dragit ned på tillverkningen av bland annat senaste versionen av Golf och Tiguan.

Men nu stannar banden även för elbilar i ID-familjen. Tillverkningen i de båda fabrikerna i Zwickau och Dresden stoppas under en vecka på grund av chipsbrist.

Där tillverkas även Audi Q4 e-tron och Cupra Born som också de påverkas av stoppet. Totalt ska det handla om 5 000 bilar som nu inte byggs, rapporterar branschtidningen Automobilwoche.

Att stoppet sker nu förklarar Volkswagen med ”effektivitet”.

– Den här veckan har vi i Sachsen (där de båda fabrikerna ligger) ändå bara en fyradagarsvecka eftersom onsdag är en helgdag. Därför valde vi den här veckan – av effektivitetsskäl, säger talespersonen Carsten Krebs till tyska medier.

Nästa vecka ska tillverkningen vara i gång igen. Men Volkswagen varnar för att situationen med halvledare är fortsatt ansträngd.



Carl Undéhn

6. Volkswagen vill bygga ny bilfabrik i Wolfsburg.

PUBLICERAD: 11 NOV 2021, KL 17:28.

AV JAN-ERIK BERGGREN.

Kampen mellan bilfacket i Tyskland och Volkswagen kan sluta med en ny bilfabrik i Wolfsburg. Fabriken ska bli VW:s svar på Teslas nya anläggning i Berlin och den ska klara att bygga 250 000 bilar per år.



Hemma i Wolfsburg vill VW bygga en helt ny fabrik för framtidens elbilar.

[Volkswagen](#) har bestämt att de bara ska bygga elbilar i framtiden. Men omställningen har orsakat djupgående konflikter då den samtidigt betyder att VW kommer att behöva färre bilarbetare.

I ett försök att lugna bilfacket har VW:s ledning kommit med flera utspel den senaste tiden. Ett handlar om bygget av en helt ny bilfabrik intill huvudkontoret i Wolfsburg. Att bygga en helt ny anläggning anser VW-ledningen är billigare än att bygga om den befintliga.

Enligt planerna ska fabriken ha en kapacitet på 250 000 bilar per år och den första bilen som ska byggas är elbilen med kodnamnet [Trinity](#).

Trinity har i sin tur beskrivits som VW-koncernens viktigaste bil någonsin då det är Trinity som en gång för alla ska besegra den nya rivalen [Tesla](#).



*Volkswagens nuvarande fabrik i Wolfsburg är världens största bilfabrik.
På bilden ses tillverkning av Tiguan.*

Ny bil på tio timmar

I den nya fabriken ska VW nå samma kapacitet [som Tesla har som prognos i Berlin](#), alltså en ny bil byggs på tio timmar, jämfört med 30 timmar i dagens elbilsfabriker.

Det slutliga beslutet om den nya anläggningen kan tas under nästa år. Alternativet är att bygga om dagens fabrik till produktionen av Trinity.

Utspelet ses som ett försök att blidka fackföreningen på hemmaplan som varit kritiska till vd Herbert Diess prat om behovet av en snabbare omställning till elbilar. Kritikerna menar [att Diess är besatt av vad Tesla gör eller inte gör](#) och att jämförelsen har blivit en belastning för VW, inte en sporre.

I dag byggs modellerna [Golf](#) och [Tiguan](#) i Wolfsburg men att bygga en ny fabrik intill skulle inte störa dagens produktion enligt VW. Enligt tidigare planer ska nästa generation av de här två storsäljarna också byggas i Wolfsburg och VW planerar också att lägga till ytterligare en modell, en sjusitsig suv.

Om VW väljer att bygga om fabriken kan två av fyra produktionsdelar ställa om till att bygga elbilar om cirka fem år.

[Projektet Trinity](#) bygger på att VW bygger samtliga sina kommande modeller på en och samma plattform och att den plattformen får en nyutvecklad mjukvara där bland annat teknik för självkörande bilar på nivå 4 ingår, det vill säga den mest avancerade nivån där fortfarande en ratt ingår.



Jan-Erik Berggren

7. Test BMW iX – elbilen som chockerar på flera sätt.

Av Maths Nilsson.

11 November, 2021.

BMW:s nya elbil iX väcker stor uppmärksamhet innan den ens nått vägarna. Dagens PS har testkört ett av de första exemplaren som kommit till Sverige. Utseendet lämnar ingen oberörd och bilen är chockerande komfortabel – som en flygande matta.



BMW iX har en fantastisk komfort och en fejkad jättegriell som väcker uppmärksamhet.

Få bilmärken har tagit mer stryk av Teslas framfart än BMW. Många av de nya Teslaägarna kommer från det bayerska märket och Elon Musks skapelse har stressat de tyska ingenjörerna de senaste åren. Mer i image än i ren försäljning.

Så sent som i går gick BMW-chefen **Oliver Zipse** ut och kritiserade Teslas kvalitet och anklagade märket att växa genom prissänkningar.

Låg före Tesla

Det hade kunnat vara helt annorlunda. För redan 2011 visade BMW upp den djärva elbilen i3, och bilen kom ut på marknaden bara ett år efter Tesla Model S. På många sätt var i3 mer tekniskt avancerad än Tesla.

Bilen var byggd helt i kolfiber och lättare än de flesta elbilar. Däcken var smala nästan som på en cykel. Ett misstag BMW gjorde var att sätta ett för litet batteri i bilen, och räckvidden var skrattretande kort. I3 blev en svidande förlustaffär för BMW och ledningen tog beslutet att inte satsa på elbilar.



Tio år efter att BMW visade sin första elbil kommer äntligen en ny elbil på en helt elektrisk plattform. BMW hade kunnat leda elbilsracet, men slarvade bort initiativet.

Det tog nästan 10 år att komma i kapp och komma ut med en riktigt modern elbil med lika lång räckvidd som Tesla. Nu är BMW:s lyxiga elektriska SUV iX här – och den chockerar många med sitt utseende.

Redan innan den har rullat ut på vägarna har den brutalistiska och effektsökande designen väckt stor uppmärksamhet.



Förutom grillen har BMW iX en relativt diskret profil.



Bakänden anknyter till det övriga modellprogrammet, med vissa influenser från gamla i3.

När jag närmar mig bilen för ett test på svenska vägar är det svårt att bortse från den gigantiska grillen med BMW:s njurar. Eller egentligen är det inte någon grill, för elbilar behöver inga kylintag i fronten som på en förbränningsbil.

Men BMW har ändå valt att ha stora fejkade njurar i fronten. Ett rent effektsökeri för att chockera i stället för den minimalism som präglar många nya elbilar.



Den blå mockainredningen är härligt inbjudande – som en luftig lounge.



*Bilens dator kan styras med ett kristallvred i mittkonsolen.
Trä, koppar och kristall ger en lyxig känsla.*

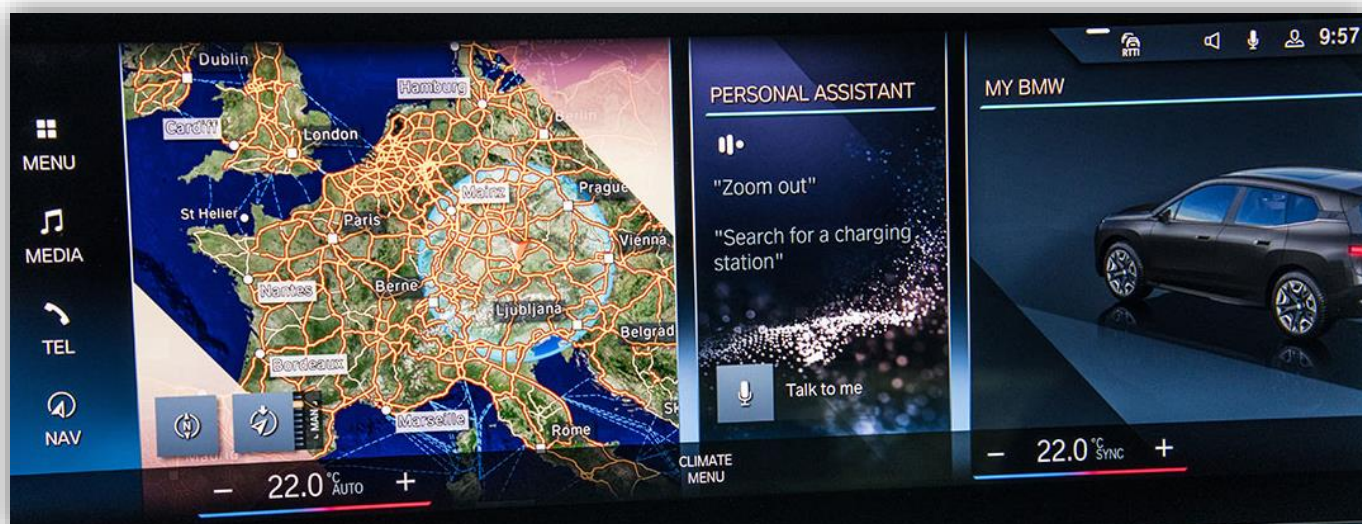
Cool fulhet

Det är en bil för den som vill ta plats i tillvaron och synas extra. Resten av bilen är aningen mer diskret och knyter an till BMW:s vanliga designspråk med vissa influenser från elbilen i3.

Vackert är inte det första ordet jag tänker på, men bilen lämnar ingen oberörd. Och en cool fulhet med attityd kan vara säljande.

Interiören välkomnar mig med instrumentpanel, dörrar och delar av stolarna i blå mockaimitation. Kupén har en öppen och ljus känsla och påminner mer om en designerlounge än en traditionell bilinredning. Känslan är lyxig och omfamnande.

Att sjunka ner i de mjuka komfortstolarna med ylle- och mockaklädsel är rena lisan för en trött rygg. Även baksätet är komfortabelt och benutrymmet är väl tilltaget. Dörrarna är en irriterande detalj, de är väldigt tunga att stänga.



*BMW:s nya gränssnitt är knivskarpt och riktigt snyggt.
Bilen har till och med värme i armstöden på dörr och mellan sätena.*



Bagageutrymmet lastar 500 liter, men är lite smalt.

BMW har valt att ha en långsgående skärm över hela instrumentpanel. Kupén är dekorerad med små träpaneler, koppardetaljer och lyxiga rattar och vred i kristall.

En Tesla känns i jämförelse med BMW:s ombonade överdådiga lounge som en spartansk tandläkarmottagning.

Fortfarande måste du trycka på en startknapp och vänta några sekunder för att kunna köra i väg i BMW iX, något ovant och omodernt för den som är van att bara lägga i växeln och dra i väg. Infotainmentsystemet iDrive glänser med ett ursnyggt user interface, och är mer lättskött än någonsin.

Ergonomi i kristall

Kristallvredet i mittkonsolen gör att du slipper sitta och peka under färd, säkrare och mer ergonomiskt. Värmen på bilen är så omfattande att den inte får plats i den breda skärmen. När jag scrollat kan jag sätta på värme i dörrpanelerna och mittarmstöden, en finess BMW iX är ensam om.

Jag ger mig i väg i BMW iX och slås direkt av hur chockerande tyst bilen är. Jag kan inte dra mig till minnes att jag någonsin kört en tystare bil. Fjädringen är behagligt mjuk och sväljer nästan alla ojämnheter med mjuka värdiga rörelser.

Det känns som att köra en flygande matta som svävar fram. En Tesla Model Y känns i jämförelse som att köra en stenhård järnsäng. BMW är inte längre den sportigaste bilen.

Kort räckvidd i instegsmodellen

Den modell jag provar är inroparen BMW iX xDrive40 med 326 hästkrafter och en acceleration 0–100 km/h på 6.1 sekunder. Grundpriset är 865 000 kronor. Bilen accelererar mjukt och sugande, och den starkare versionen iX xDrive50 på 523 hästkrafter är inget jag saknar.

Däremot verkar räckvidden på den enklare instegsmodellen vara i klenaste laget. I svensk novemberkyla går bilen drygt 30 mil på en laddning. Enligt WLTP ska den klara 425 km, men det är sommartid. iX50 ska klara 63 mil, och tillägget på mastiga 200 000 kronor kan vara motiverat för den sakens skull.



Baksätet är väl tilltaget och har helt plant golv.

BMW har tagit fram en elbil som ligger i absolut framkant. Men jag är inte säker på att det bjärta designspråket kommer gå hem hos alla som vill ha imagen av en klimatsmart elbil.

Behövs verkligen en fejkad jättegriall? Tyder det på bra eller dåligt självförtroende hos BMW?

Räckvidden i instegsmodellen iX Xdrive40 är i klenaste laget, så den som ska satsa på iX bör gå all in och köpa en iX Xdrive 50 för 1 065 000 kronor. Det är 300 000 kronor upp från

Teslas storsäljande Model Y och för de pengarna får du en riktig lyxbil – bland det skönaste du kan åka i och omgivningen kommer att se dig.

Fakta BMW iX

Pris: 865 000 kr (iX Xdrive 40) 1065 000 kr (iX Xdrive 50)

Max effekt: 326 hk, 630 Nm (iX xDrive40) 523 hk, 765 Nm (iX xDrive50)

Elräckvidd/batteri: 76,6 kWh, 327-425 km (iX40), 111,5 kWh, 549-630 km (iX50)

Prestanda: Toppfart 200 km/h, 0-100 km/h 6,1 sekunder (iX40), toppfart 200 km/h, 0-100 km/h 4,6 sekunder (iX50).

Tjänstevikt kg: 2440

Tillåten last kg: 645

Bagageutrymmesvolym: 500/1750 kg

Släpvagnsvikt: 2500 kg



Heads-up-displayen är bland de bästa jag testat.



Skippa lilla batteriet och gå all in på den dyrare iX Xdrive50 är vårt råd.



Maths Nilsson

8. De bygger världens snabbaste SUV.

Av Maths Nilsson.

14 November, 2021.

Låt oss presentera världens snabbaste SUV: Brabus 900 Rocket Edition. Fem personer färdas i lyxklass i 330 km/h i dunderklumpen som väger 2,4 ton.



Brabus 900 Rocket har det nya toppfartsrekordet för SUV:ar: 330 km/h.

När det gäller acceleration har bilsbilarna inte mycket att sätta emot de elektriska längre. Men när det ska gå riktigt fort så är gamla explosionsmotorer svårslagna.

Brabus säger sig ha skapat världens snabbaste SUV med sin nya 900 Rocket Edition. Det handlar om en veritabel dunderklump som är baserat på Mercedes-AMG GLE 63 Coupé 4Matic+. En bil som redan i originalutförande har 612 hästkrafter.

Receptet som lockar fram 900 hästkrafter ur V8:an innehåller en mängd ingredienser. Cy lindervolymen har borrats upp till 4 407 cm³ från originalets 3 982 cm³. Dessutom har V8:an nya smidda kolvar på andra vevstakar. Därtill har motorn fått nya bränslepumpar och turboaggregat. Hela härligheten har fått en ny röd motorkåpa i kolfiber med Brabusemblem.

Bilen har ett rekordhøgt vridmoment på 1250 Newtonmeter, som är begränsat till 1050 Nm för att växellådan inte ska rasa.

Brabusen gör skäl för benämningen raket, den gör 0-100 km/h på snabba 3,2 sekunder. Toppfarten är makalösa 330 km/h, vilket gör Brabus Rocket 900 till världens snabbaste SUV. För att första vilka prestanda det är bör du känna till att bilen är fem meter lång, 1,72 meter hög och väger 2446 kg. För att klara farten och vikten har bilen enorma hjul i storlek 295/30 ZR24 eller 355/25 ZR24.



Det här är vinkeln som de flesta kommer att se av bilen på autobahn.



Red light district? Smakfullheten i hur Brabus uppgraderat Mercedes interiör kommer att diskuteras.

Även en vrålrимmad Brabus måste klara avgaskraven. Bilen har nya katalysatorer med speciella partikelfilter och ett avgassystem i rostfritt stål med ändrör i titan.

Naturligtvis har bilen en mängd exteriöra modifieringar. Framtill sitter en ny spoiler och längs sidorna och baktill finns massor med dyrbara detaljer i ädlaste kolfiber.

Produktionen av Brabus 900 Rocket Edition är begränsad till 25 exemplar och priset i Tyskland är 453 489 euro. Räkna med ungefär fem miljoner kronor på gatan i Sverige.

9. Daimler säljer samtliga aktier i Renault.

PUBLICERAD: 12 NOV 2021, KL 08:58. **TEXT BIL OCH TRAFIK.**

Nu får det vara nog, tänker Daimler som gör sig av med alla sina aktier i Renault. 9,2 miljoner aktier ska "dumpas" till ett beräknat värde på uppemot tre miljarder kronor.



Tidigare i år meddelade [Renault att man säljer sin andel i Daimler för ett uppskattat värde av 15 miljarder kronor](#). Anledningen sades vara att den franska biltillverkaren ville minska sitt skuldberg och behövde få in nödvändigt kapital för att undvika ett dåligt kreditbetyg på finansmarknaden. Den här gången är dock rollerna ombytta.

Nu är det nämligen Daimlers tur att sälja av sitt ägande i Renault. Mercedes-Benz ägare erbjuder sina 9,2 miljoner Renault-aktier till institutionella investerare för ett värderat pris på nära tre miljarder kronor. Det industriella partnerskapet ska dock förbli oförändrat och kommer inte att påverkas av beslutet, meddelar Daimler.

Företagen har samarbetat inom flera områden, bland annat med modeller som [Smart Fortwo](#) och [Renault Twingo](#) samt [skåp- och transportbilar](#), vilket ser ut att kunna kunna fortskrida. Samarbetet har sparat in på kostnader genom de gemensamma projekten men intäkterna har samtidigt varit blygsamma och inte levt upp till förväntningarna.

I maj sålde även Nissan sin andel i Daimler för drygt elva miljarder kronor. Daimler har dock fortsatt kvar en andel på runt 3,1 procent i Nissan.



Nya Mercedes-Benz Citan – med eldrift och förbränningsmotor.

10. Äga elbil i Sverige nästan billigast i Europa.

Av Ola Söderlund 14 November, 2021.

Enligt en ny rapport är totalkostnaden för att äga elbil i Sverige den tredje lägsta i Europa – undersökningen baseras på 22 europeiska länder.



Enligt en ny rapport är totalkostnaden för att äga elbil i Sverige den tredje lägsta i Europa.

Bara Grekland och Tyskland har lägre totalkostnad för att äga elbil än Sverige i Europa, visar undersökningen från leasingbolaget Leaseplan.

”Det är glädjande att Sverige hamnar högt upp på listan. Samtidigt ska vi komma ihåg att det finns väldigt mycket kvar att göra i Sverige för att vidare främja såväl företags som privatpersoners övergång till elbilar. Vår senaste undersökning bland svenska tjänstebilsförare visar till exempel att endast 2 procent anser att det finns tillräckligt med laddstationer i Sverige och bara 12 procent tycker regeringen gör tillräckligt för att främja övergången”, säger **Malin Malm**, commercial director på Leaseplan Sverige, i ett pressmeddelande.

I de flesta europeiska länder är det nu billigare att ha elbil än bilar som går på diesel och bensin, enligt beräkningarna i årets index där kostnaderna för bränsle/energi, värdeminskning, skatt, försäkring och underhåll sammanställts i 22 länder i Europa.

De länder som ingår i undersökningen är Österrike, Belgien, Tjeckien, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Spanien, Sverige, Schweiz och Storbritannien.

Så mycket (eller lite) kostar elbilen

I Sverige är totalkostnaden för att äga elbil 7 693 kronor, vilket alltså placerar Sverige på tredje plats i ligan med Grekland i topp.

I Grekland är kostnaden för att äga elbil 7 463 kronor och i Tyskland, listtvåan, 7 603 kronor.

Bland jämförelseländerna är det minst kostnadsseffektivt att vara elbilsägare i Tjeckien, där totalkostnaden för att äga elbil uppges vara 12 224 kronor.

Totalkostnaden beräknas som ett medelvärde under de första fyra årens ägande och antar ett genomsnitt på 30 000 körda kilometer per år.

I Polen är det billigast att köra bensinbil och i Grekland är det billigast att köra diesebil, framgår det i undersökningen, som är den sjätte i ordningen.

Läs mer [här](#).

Läs även: [Ny elbil för folket – med förföriska franska former](#)



11. Förnuft & Känsla: Porsche 718 Spyder mot 911 Speedster.

Av Redaktionen, Publicerad 2021-11-21, 17:25.

Körglädje i mängder! Vi kör turbobefriade Porsche 718 Spyder och 911 Speedster och svarar på vilken bil som är roligast, snabbast, mest prisvärd och ger mest habegär.



FILM: <https://youtu.be/IBpr8dPIngE>.

Klassiker

12. Hondas superbil NSX.

Publicerad 2021-11-21 14:00.

TEXT Carl Legelius.

På 1980-talet skulle en superbil vara en svårtämjd best. Endast för de utvalda och i no-visers händer kunde den bita ifrån rejält. Inga problem: snarare ett beteende som bidrog till myten. Så kom Honda NSX...



Hondas superbil var nykonstruerad från grunden utan tyngande traditioner eller en befintlig kundgrupp med konstiga krav på snett placerade pedalställ, tändningsnyckeln till vänster eller kromad växelkuliss.

NSX var modern och hade prestanda som matchade de bästa men var samtidigt rymlig, bekväm, tyst och enkel att hantera både i vardagen och på banan. Förarplatsen var logisk med god runtomsikt, kupén var lätt att ta sig i och ur och standardutrustningen väl tilltagen.

Passformen är perfekt. Samtidigt är det nästan provocerande vardagligt. Svart plast är det dominerande materialet, inte ens i ratten har man kostat på ett kromat H, det är präglad i plasten. Alla reglage finns exakt där man förväntar sig, instrumenteringen är lättläst och varken koppling, växelföring eller styrning bjuder på några konstigheter. NSX är extremt lättkörd, som vilken hyrbil som helst.

Som en hyrbil?

Den bilden förändras radikalt så fort man motstår reflexen att växla upp vid naturliga och fullt tillräckliga 3 500 – 4 000 r/min. Vid 5 800 r/min exploderar alla tidigare intryck.



Varvräknaren registrerar 6 000, 7 000, 8 000 – nu finns ingen återvändo. Hemligheten stavas VTEC, den automatiska justeringen av ventillyftningen på såväl insugs- som avgassidan. Den gör att NSX kan varvas ända upp till 8 300 r/min även om man då är inne på rödmarkeringen.



Det hade pratats om V8- och V10-motorer men Honda valde istället en lättare V6. Block och toppar var av lättmetall. Vevstakar i titan sparade 190 gram per styck och ökade varv-villigheten.

Viktfördelningen 48/52 med full tank var närmast ideal. Precision och lätthet präglade även chassit med många komponenter i smidd aluminium.



När Honda NSX kom ut på marknaden konstaterade de flesta bilbedömare att den var en av världens bästa bilar. Men det hjälpte inte särskilt mycket att Hondas marknadsfolk drog in Ayrton Senna, F16-jaktplan och utvecklingsarbete på Nürburgring i skapelseberättelsen. Andra märken fortsatte att vara mer åtråvärda för superbilsköparna. Trots balansen, de 274 hästkrafterna och 0-100 på under 6 sekunder. Kanske var Hondan för bra för sitt eget bästa.

13. Klassiskt bilmärke: Buick.

Publicerad 3 januari 2011.

(uppdaterad 21 april 2011).

David Dunbar Buick är onekligen ett stiligt namn och det bars av en rörmokare som var född i Skottland år 1854. Denne Buick var en klurig karl och har faktiskt gett oss något som många vill se som mer väsentligt än Buick-bilarna: det emaljerade badkaret!



Japp, det var herr Buick som uppfann den process som fick emalj att praktiskt taget för alltid fastna på det underliggande järnmaterialet.

Hur kom det sig då att han blev bilfabrikör? Jo, Buick tröttnade på allt emaljerande och sålde sin vinstgivande verksamhet för att istället börja bygga motorer. Detta var år 1900 och då var han sedan många år fast rotad i USA.

Dessvärre var David Buick inte någon lysande affärsman men de motorer han levererade till ett flertal förhoppningsfulla biltillverkare var inte vilka struntmotorer som helst. Det tycks nämligen som om det var just rörmokaren Buick som konstruerade den första toppventilmotorn! Som sagt, en klurig karl.

En sådan uppfinning borde ha givit omätlig förmögenhet men istället blev det så att imperiebyggaren William Crapo Durant tog över the Buick Motor Company år 1904 och satte snart igång att organisera General Motors.

David Buick blev en andraplansfigur och var tämligen nöjd med den saken. Han fick i alla fall en anständig lön.

1908 lämnade han Buick/GM för gott och ägnade sig åt annan affärsverksamhet, som till exempel förgasartillverkning och fastighetsaffärer. Inte heller detta gick så bra.



Buick Series 40 Sport Roadster 1930.

Först kom B

Annat var det med bilmärket Buick! Den första bilen, lustigt nog kallad Model B, hade sålts den 13 augusti 1904 och sen rullade det på. Nuförtiden tänker vi kanske mest på Buick som stora V8-bilar. I begynnelsen var det helt annorlunda: bara tvåcylindriga motorer.

Inte förrän med 1910 års bilar fick Buick fyrcylindriga motorer. Det året såldes nästan 30 000 Buick-bilar.

1919 kom den första Buick-sexan och därefter kunde köparna under några år välja mellan fyror och sexor. Mot slutet av 20-talet kom den raka sexan att dominera i amerikansk bilindustri och givetvis även hos Buick.

Så kom depressionsåret 1931 och därmed, besynnerligt nog, Buicks dittills största motor, en rak åtta på omkring fyra liter. Denna toppventilare var en fullträff och kom att bli Buicks standardmaskin till och med modellåret 1953, i mer än 20 år alltså!

I GM-hierarkin låg Buick ett snäpp under Cadillac, strax ovanför Oldsmobile och Pontiac och klart över Chevrolet. 1930-talets Buick-vagnar var stabilt byggda, elegant formgivna och hade goda prestanda.

Det fanns en mängd karosstyper att välja bland och så sent som 1941 fanns det i modellprogrammet en stilig fyrdörrars öppen vagn. 1942 var den amerikanska förkrigstidens sista årsmodell.

Bilarna hade nu strömlinjeformats och stoltserade med oerhört flotta grillar av vattenfallstyp – Buick hade redan fått sitt efterkrigsutseende med svepande linjer och massor av blankvara.



Buick Series 80 Victoria Coupe 1932.





Buick Roadmaster Convertible 1955.

Motor med lång liv

V8-motorn som kom 1954 moderniserade onekligen bilmärket Buick och den motorn kom att följa med i bra många år. Störst och mest triumfatorisk var den i 1971 och -1972 års Riviera, bilarna med boattailkaross inspirerad av 30-talets flottaste vagnar men med en ännu större bränsletörst.



Buick Riviera 1971-73.





Buick Special Sedan 1961.

Intressant är att när den lilla Buick Special kom 1961 hade också den en V8, men det var en mindre maskin och blocket var av aluminium. Den motorn fick också ett långt liv, bland annat hos Rover och Morgan.



Downsizing är sannerligen inget roligt ord för USA-bilsfrälsta, men "nedskalning" är just vad som också drabbade Buick. 1975 års Skyhawk var en pluttbil med V6-motor och 1981 kom Skylark Limited med en synnerligen trött fyra under huven. Nåja, cirkeln slöts aldrig för än idag har Buick inte återgått till tvåcylindriga motorer...



14. Hamilton vann i Qatar – jämn kamp om VM-titeln.

21 november, 2021, kl. 16:59 av Anna Andersson.

Lewis Hamilton fortsätter att pressa Max Verstappen. Efter segern i Qatar skiljer det nu åtta ynka poäng i kampen om en VM-titel i Formel 1 2021.



Inför deltävlingen i Qatar bestraffades Max Verstappen för att han inte saktat ner under en dubbel gulflagg under kvalet. Han flyttades ner fem platser i starten.

Det ledde till att Lewis Hamilton startade intill Pierre Gasly, AlphaTauri, i första led medan Verstappen startade från ruta sju.

Även Mercedes Valtteri Bottas flyttades ner i starten av loppet, men han återhämtade sig aldrig. Verstappen tog sig direkt upp från plats sju till position fyra, Valtteri Bottas rasade däremot ner från plats sex till elva.

Verstappen fortsatte sedan förbi Gasly och var uppe på plats tre efter tre varv. Ett varv senare var han uppe på den andra positionen som han hade innan bestraffningen, men han hade inte en chans mot Lewis Hamilton.

Britten tog segern före Verstappen och tog in sex poäng i kampen om VM-titeln i Formel 1 2021.

– Det var ganska ensamt där framme och jag gillar de race där jag får fajtas om placeringar, men vi behövde de här poängen i dag, säger Lewis Hamilton efter racet.

– Men det känns bra. Jag trivs verkligen i bilen och jag känner mig i bättre form än någonsin. Det är positivt.

Hård kamp om en VM-titel i Formel 1 2021

I de två senaste loppen har Mercedes styrt handlingen och kampen om en VM-titel i Formel 1 2021 har genomgått en rejäl scenförändring. Hamilton har nu tagit två segrar på en vecka. Det har han inte lyckats med sedan inledningen av säsongen då han vann i Portugal och Spanien. Mellan deltävlingarna i Monaco och i Mexiko tog han också två segrar under ett tidsspänn på mer än fem månader.

– Vi trodde att detta var vår "Akilleshäls". De banor som kommer nu, framförallt, Saudi arabien, ska vara en fördel för oss. Kanske får jag äta upp det jag sagt nu i Saudiarabien, att den bana vi har trott skulle vara bra blir precis tvärt om. Så har det varit under hela året, Brasilien borde inte ha varit en bana där vi skulle ha någon fördel.

Nu är han tillbaka och det är förståeligt om Red Bull känner en oro inför avslutningen.

– Det var ett bra race, du lyckades begränsa skadorna, sa Red Bulls teamchef Christian Horner till Max Verstappen efter loppet.

Faktum är att Verstappen kan avgöra VM om två veckor. Tar han 18 poäng eller mer på Hamilton i Saudiarabien avgör han mästerskapet. När två lopp återstår skiljer det nu åtta poäng mellan Verstappen som leder VM och Hamilton som är tvåa.

[Här är hela resultatlistan från Qatar](#) och här är [VM-tabellen i Formel 1](#).

Snabba nyheter från Qatar GP

Valtteri Bottas hade en riktigt tung helg, en usel start där han föll från plats sex till plats elva. Han körde upp sig, men drabbades sedan av en punktering på varv 34. Han åkte av, tvingades till ett depåstopp och kom ut igen på plats 14. Därefter klarade han inte av att ta sig uppåt i fältet, antagligen hade han skador på bilen och han tvingades även att bryta racet. Samtidigt som Red Bull tog många poäng med två bilar tog Mercedes enbart en seger. En nolla på en av bilarna är väldigt dyrbar i det ekonomiskt så viktiga konstruktörmästerskapet.



Fernando Alonso, 40, är tillbaka på prispallen.

Fernando Alonso är tillbaka på prispallen! Han tog sin första pallplats sedan Ungern 2014. Den här gången fick spanjoren den tredje startplatsen till skänks efter ett fint kval. Han gjorde även ett mycket bra race när han tog Alpines andra pallplats för säsongen. Hans kollega Esteban Ocon slutade femma och 25 poäng plus är ett viktigt resultat i kampen om femteplatsen i VM. Tuffaste konkurrenten i märkes-VM, AlphaTauri, gick däremot bort sig helt i strategin och tog inte en enda poäng i Qatar.

Pirelli var tydliga med att det var de tre hårdaste gummiblandningarna som skulle användas i Qatar. Trots det fick vi se ett antal punkteringar. Det gällde även den allra hårdaste gummiblandningen.

MOTORNYTT

I Italien trodde många att Daniel Ricciardo hittat hem i sin McLaren. Den helgen tog han en seger och 27 poäng. Därefter har han lyckats plocka 22 pinnar – på sex tävlingshelger. En av anledningarna till att Ferrari tagit kommandot över tredjeplatsen i VM är just Ricciardos brist på att plocka poäng.

SLUT