



*Unipower GT 1967.*

1. Halvledarbristen väntas bli utdragen
2. Bromsfel återkallar hundratusentals Suzuki-bilar
3. Volvo EX90 fakta, pris och bilder
4. Så mycket väger Volvos nya tungviktare EX90
5. Mer om Volvo EX90
6. Fisker Ocean provkörd
7. Audi Q4 e-tron 40 Proline bjuder på finesse och lyx
8. Nya Audi Q8 e-tron har Polestar 3 i sikte
9. Tesla Model Y vs Volkswagen ID. Buzz
10. Porsche 911 Dakar snart redo för terrängen
11. Euro 7-regler begränsar utsläpp från däck och bromsar
12. Oklart kring kompensation för gasbilsägare.
13. ARN ger kund rätt mot leasingbolag som höjt avgiften
14. Skattebetalarna ska inte bekosta nya bilar
15. Alla stora parkeringsplatser i Frankrike måste fixa solcellstak
16. Nytt bakslag stoppar Scania produktion pausas
17. Cake släpper elcrossen Bukk
18. P1800 som gått 515 000 mil köptes tillbaka av Volvo
19. Unipower GT
20. Mercedes-AMG One extremt snabb runt Nürburgring

## 1. Halvledarbristen väntas bli utdragen.

Publiserat av Ola Söderlund 11 November, 2022.

**Halvledarbristen är långtifrån över och väntas pågå till 2024, enligt ny prognos.**



*Halvledarbristen är långtifrån över och väntas pågå till 2024, enligt ny prognos.*

**Verkstäderna** skriver med hänvisning till Alixpartners att halvledarbristen fortsätter inom fordonsindustrin och enligt deras prognos kan den pågå åtminstone till 2024.

Fordonsindustrin är en relativt liten kund för halvledarindustrin.

Det gör att branschen fokuserar på andra kunder.

Orderstocken går historiskt långsamt att beta av och leveranstiden på halvledare uppges i dag ligga på ett halvår – mot normala leveranstiden på 15 veckor.

Halvledarindustrins riktar in sig på att producera mer nya och lönsamma chip, medan äldre komponenter som används inom fordonsindustrin inte har lika hög prioritet.

**Läs även: [Halvledarkriget – Kinas inhemska marknad räddar landet.](#)**



**Ola Söderlund**

## Teknikens Värld

### 2. Bromsfel återkallar hundratusentals Suzuki-bilar.

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER 10 NOV 2022, KL 17:09.

Bromsservon riskerar att sluta fungera en rad Suzuki-modeller. 481650 bilar återkallas globalt.

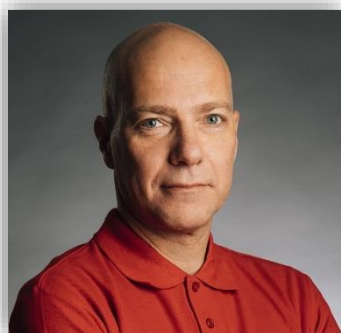


Suzuki har flaggat för återkallelse av 481 650 bilar världen över. Detta på grund av ett läckage i en backventil vilket kan påverka bromsservon. De berörda modellerna är **Baleno**, **Swift**, **SX4 S-Cross**, **S-Cross** och **Vitara** med tillverkningsår 2015 till 2022 och motorkod K10C, K14C och K14D.

Återkallelserna börjar denna månad då backventilen på bilarna ska analyseras. Ett byte väntas ta mellan 55 och 95 minuter.

Mattias Andersson, marknadschef på Suzuki Sverige, berättar för Teknikens Värld att 8 169 svenska Suzuki-ägare blir berörda av återkallelsen och att de kommer bli kontaktade med start direkt 2023.

– Enligt den information vi fått ska bromssystemet fortfarande vara fullt funktionellt men att kunden kan uppleva att mer kraft än normalt krävs för att bromspedalen ska verka, säger Mattias Andersson.



Peter Klemensberger



### 3. Premiär: Volvo EX90 – fakta, pris och bilder.

Av Wiggo Björck Publicerad 2022-11-09, 15:41, uppdaterad 2022-11-09, 20:01.

Nu är den äntligen officiell: Volvo Cars helelektriska ersättare till den framgångsrika storsuven XC90. Nya EX90 är en rejäl elbil med plats för sju.



*Volvo EX90 påminner mycket till formen om avgasbilen Volvo XC90 som den ska ersätta.*

Den skulle heta Embla men Volvos toppar **ändrade sig i sista stund**. Elbilen som ska ersätta framgångsrika Volvo XC90 fick i stället det snarlika namnet EX90.

Bilen bygger likt **nyligen lanserade Polestar 3** på plattformen SPA2 och mycket är därmed snarlikt mellan de två modellerna. Volvo EX90 är dock tänkt att vara mindre sportig men längre och desto rymligare än Polestar 3, med en rakare taklinje som ger utrymme för en tredje stolsrad.

#### Räckvidd och laddning

Batteripaketet i Volvo EX90 är på 111 kWh brutto och 107 kWh netto precis som Polestar 3. Det ger EX90 en **WLTP-räckvidd** på 58–58,5 mil beroende på variant, jämfört med 56–61 mil i Polestaren.

Volvo EX90 kan snabbladdas med en maximal effekt på 250 kW. Då ska det ta "under" 30 minuter att ladda bilen 10–80 procent. Omvänt ska det ta 10 minuter att ladda nog med elektroner för 18 mils körning.

Vid långsammare hemmaladdning medger bilens trefas ombordladdare en AC-effekt på som mest 11 kW med en 16 ampere huvudsäkring. Då tar det 11 timmar att ladda batteriet fullt.



*Volvo EX90 mäter över 5 meter (5 037 mm) på längden, med ett axelavstånd på knappt 3 meter (2 985 mm). Den är 84 mm längre än nuvarande XC90.*

**Volvo EX90 har också dubbelriktad laddning, eller [Vehicle-to-Grid eller V2G](#)**, och kan användas som strömkälla för hemmet om man har en laddbox som stöder tekniken. Maxeffekten är 11 kW. Volvo EX90 kan också ladda en annan elbil eller driva andra förbrukare. V2G-tekniken kan i framtiden göra det möjligt för bilen att stötta elnätet vid effekttoppar.

### **Prestanda och dragvikt**

Volvo EX90 är fyrhjulsdriven med en synkron elmotor med permanentmagnet per drivande hjulaxel.

**Grundmodellen EX90 Twin Motor** har en systemeffekt på 300 kW (408 hk) och 770 newtonmeter, vilket låter bilen accelerera 0–100 km/h på 5,9 sekunder.

Värstingen Volvo EX90 Twin Motor Performance har sedan 380 kW (510 hk) och 910 newtonmeter vilket låter den avverka 0–100 km/h på 4,9 sekunder.

**Toppfarten är begränsad till 180 km/h** oavsett modellvariant precis som alla **[Volvos andra modeller varit sedan årsmodell 2021](#)** för att öka trafiksäkerheten.

Dragvikten anges till 2200 kg med bromsad släpvagn för båda de presenterade modellvarianterna.

### **Säkerhet – "en osynlig sköld"**

**Säkerhet är som känt ett fokus för Volvo** och EX90 bjuder på flera nyheter på denna front.

Sex sensorer inkluderande en ljusradar (lidar) från tillverkaren Luminar med en räckvidd på 250 meter även i bäckmörker fungerar som "en osynlig sköld av säkerhet", enligt Volvo Cars vd Jim Rowan. Allt styrs av ett antal datorer från leverantören Nvidia och systemet kan "se" i 360 grader runt bilen.

**På insidan kan [en algoritmstyrd interiörradar](#)** med två kameror även upptäcka trötthet, distraktion och fylla hos föraren. Systemet kan dessutom larma om exempelvis ett barn eller husdjur glöms i bilen en varm dag, en funktion tillverkaren framhåller som livräddande.

### **Interiör med återvunna material**

På insidan används återvunna material, bland annat det nyutvecklade materialet Nordico som består av återvunna PET-flaskor och biobaserat material från skogar i Sverige och Finland.



*Volvo EX90 har stöd för "Plug & Charge", vilket gör det möjligt att betala för publika laddpunkter direkt i bilens infotainmentsystem.*

**Totalt ska det gå åt 48 kilo** återvunnen plast och biomaterial i varje Volvo EX90, som i övrigt också består av 15 procent återvunnet stål och cirka 25 procent återvunnen aluminium.

#### **Infotainment från Google med rejält ljudsystem**

**Infotainmentsystemet i Volvo EX90** ser bekant ut för den som kört en nyare Volvo och har flera Google-appar installerade, exempelvis navigationen Maps. Det rör sig dock om något nytt under skalet finns en del datorspelsteknik.

"Genom att kombinera den avancerade datorkraften Qualcomm Technologies Snapdragon-kupéplattformar med visualiseringskapaciteten hos Unreal Engine, 3D-verktyget som har utvecklats av Epic Games och som är motorn i några av världens populäraste speltitlar, för att ge dig blixtnabba beräkningar och högkvalitativ grafik på displayerna i bilen och head-up displayen", skriver Volvo Cars i sitt pressmaterial.

**Bilen har också en 5G-anslutning** som standard vilket lär rappa på vidare trådlösa appinstallationer och uppdateringar ordentligt.

Ljudsystemet går inte heller av för hackor och värstingalternativet från Bowers & Wilkins har totalt 25 högtalare inkluderande några i nackstöden "för ett uppslukande ljud". För första gången i en Volvo finns också stöd för bioljudsystemet Dolby Atmos som ger en förhöjd surround-upplevelse.

#### **Pris och lansering – upp till 1,5 års leveranstid**

Försäljningen Volvo EX90 har redan dragit igång i dag, den 9 november. I Sverige kostar bilen från 1 085 000 kronor, eller 14 995 per månad för ett abonnemang med en årlig körsträcka på 1 000 mil där bland annat service, underhåll, försäkring och vinterdäck ingår.

**Volvo EX90 är därmed dyrare** än sitt sportigare syskon Polestar 3, som börjar på 970 000 kronor.

Enligt Volvo Cars onlinebutik är leveranstiden för en Volvo EX90 i skrivande stund, drygt en timme efter lanseringen, 16–18 månader.

**Redan nästa år ska vi få se nästa elbil** från Volvo Cars: den mindre suven EX30 som bygger på Geelys Sustainable Experience Architecture (SEA)-plattform likt **nyligen lanserade Smart #1**. Tanken är att Volvo ska släppa en elbil om året nu fram till 2030, då man ska ha nått sitt mål **att bli ett helt elektriskt premiummärke**.

## Fakta: Volvo EX90 jämfört med Polestar 3

|                               | EX90 Twin       | EX90 Twin Perf. | Polestar 3      | P3 Performance  |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Kontantpris</b>            | 1 085 000 kr    | 1 139 000 kr    | 970 000 kr      | 1 040 000 kr    |
| <b>Effekt</b>                 | 408 hk          | 517 hk          | 489 hk          | 517 hk          |
| <b>Vridmoment</b>             | 770 Nm          | 910 Nm          | 840 Nm          | 910 Nm          |
| <b>0–100 km/h</b>             | 5,9 sek         | 4,9 sek         | 5 sek           | 4,7 sek         |
| <b>Räckvidd, km WLTP</b>      | 58,5 mil        | 58 mil          | 61 mil          | 56 mil          |
| <b>Förbrukning, WLTP</b>      | 20,9 kWh/100 km | 21,1 kWh/100 km | 20,1 kWh/100 km | 23,1 kWh/100 km |
| <b>Batteri, netto</b>         | 107 kWh         | 107 kWh         | 107 kWh         | 107 kWh         |
| <b>DC-laddning</b>            | 250 kW          | 250 kW          | 250 kW          | 250 kW          |
| <b>Laddning 10–80 %, min</b>  | 30 min          | 30 min          | 30 min          | 30 min          |
| <b>Tjänstevikt</b>            | 2 818 kg        | i.u.            | 2 670 kg        | 2 584 kg        |
| <b>Längd</b>                  | 5 037 mm        | 5 037 mm        | 4 900 mm        | 4 900 mm        |
| <b>Axelavstånd</b>            | 2 985 mm        | 2 985 mm        | 2 985 mm        | 2 985 mm        |
| <b>Höjd</b>                   | 1 747 mm        | 1 747 mm        | 1 614 mm        | 1 614 mm        |
| <b>Bagagevolym (fram/bak)</b> | 34/655 liter    | 34/655 liter    | 32/484 liter    | 32/484 liter    |



*Luftfjädring är tillval för Volvo EX90 och denna sänker markfrigången från 21,5 till 20,5 centimeter.*



#### 4. Volvos nya tungviktare: Så mycket väger EX90.

Publicerad 2022-11-09 kl 18:10 (uppdaterad 2022-11-09 kl 18:17). Text Erik Söderholm.

För att hitta en tyngre får vi gå till lastbils-Volvo.



**Volvo har släppt** alla detaljer om **nya elbilen EX90** i samband med premiären i Stockholm under onsdagen. Där finns bland annat uppgiften om bilens tjänstevikt – som verkligen sticker ut.

Beroende på version väger Volvo EX90 in på massiva 2818 kilo. Det är över 200 kilo mer än både Polestar 3, Audi Q8 e-tron och BMW iX som redan är tunga i sig själva. Jämfört med Tesla Model X väger Volvo EX90 över 350 kilo mer.

**Nu är Volvo EX90** visserligen sjusitsig och ett stort batteripaket tynger förstås ned bilen. Men stora batteripaket har även konkurrenterna, och med kupén full av passagerare och bagageutrymmet fullt av packning närmar sig bilen vad som är lagligt på vanligt B-körkort.

Tidigare i år gjorde Vi Bilägare en granskning som visade att elbilarnas snittvikt har **ökat med 57 procent de senaste tio åren** och snittbatteriet är hela fyra gånger större.

En ingenjör på BMW gissade tidigare i år att "vikttaket" **snart kan vara nått**. Samtidigt lobbar Bentley för nya regler för att märkets tunga suv Bentayga ska få **fortsätta klassas som personbil**.



Erik Söderholm



## Tungviktarna

Vikt i kilogram för några utvalda eldrivna suvar.

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Volvo EX90 Twin Motor          | 2 818 |
| Mercedes EQS 580 4Matic SUV    | 2 810 |
| Audi Q8 e-tron 55 Quattro*     | 2 600 |
| BMW iX xDrive50                | 2 585 |
| Polestar 3 Long Range          | 2 584 |
| Tesla Model X Long Range       | 2 352 |
| Ford Mustang Mach-E GT         | 2 348 |
| Lexus RZ 450e                  | 2 296 |
| Volkswagen ID.4 GTX            | 2 224 |
| Skoda Enyaq iV 80x             | 2 195 |
| Hyundai Ioniq 5 Long Range AWD | 2 120 |
| Kia EV6 Long Range AWD         | 2 090 |

Grafik: Vi Bilägare • Skapad med [Datawrapper](#)

**FILM:** <https://youtu.be/8xnaOymzx64?t=35>.

### MER FRÅN VI BILÄGARE:



**BMW: Toppen är nådd – snart blir bilarna lättare.**



**Bentley närmar sig vikttaket – lobbar för nya regler.**



**Bilarna blir allt tyngre – sliter på vägarna.**



## 5. 6Video: Mer om Volvo EX90 – blir både billigare och lyxigare.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-11-10, 15:00.

I en frispråkig intervju berättar produktchefen mer om Volvo EX90 än som redan är känt.



*Efter Volvo EX90 fick vi möjlighet att tala med John Taws, produktchef för Volvos stora bilar, som berättade en hel del om vad som komma skall.*

**Volvo EX90 kommer** i ett billigare utförande med bakhjulsdrift och mindre batteri. Det kommer också en specialversion med lätt armering **likt gamla XC90** och en lyxigare variant med separata fåtöljer bak som främst görs för den kinesiska marknaden.

Detta och mycket mer framkommer i vår videointervju med Johan Taws som är produktchef för de stora bilarna inom Volvo Cars. Han berättade bland annat om hur de jobbat med luftmotståndet och varför de inte har videobackspeglar.

**Det blir också spännande när vi pratar självkörningsteknik.** Volvo gör stor sak av att man bland annat använder ljusradar, lidar, för sitt system – **en lösning som både Tesla och Toyota ratat.**

**Precis som BMW:s utvecklingschef Frank Weber** tror John Taws och Volvo att konkurrenterna som nobbar lidar troligtvis inte kommer att kunna få sina bilar godkända enligt rådande regelverk, som kräver redundans och säkerhet – något som uppnås när man använder en blandning av olika sensorer, radar och kameror.

Du kan se videon här: <https://youtu.be/5jGSxJUtlmA>.



**Video: Volvo EX90 – Alrik tar en första titt.**



**Här smygvisar Volvo nästa elbil.**



**Alrik: Här är de 6 bästa och sämsta sakerna med nya Volvo EX90**



**Premiär: Volvo EX90 – fakta, pris och bilder.**



**Statsministerns nya bil? 4,5 tons Volvo XC90 Armoured har köpts in.**



**Magnus Fröderberg**



## 6. Fisker Ocean provkörd – en elektrisk favorit?

Publicerat av Marcus Berggren 10 November, 2022.

Fisker är ett märke som vi har följt med spänning det senaste året. När vi gavs möjlighet till en kort provkörning av en förseriebil av den första modellen Fisker Ocean i Österrike tackade vi ja utan att tveka. Nedan följer våra första intryck.



*Vi åkte till Graz i Österrike för att provköra nya Fisker Ocean.*

Henrik Fisker är den legendariske bildesignern som mot alla odds reste sig från askan, likt en fågel fenix, och andades liv i varumärket som bär hans namn än en gång.

### **Henrik Fisker eller Henrik Fenix?**

Först ut i modellfamiljen är den mellanstora suven Ocean. Som väntat av en produkt från mannen som ritat BMW Z8 och Aston Martin DB9, ser Ocean riktigt bra ut.

För att vara en suv är den relativt låg och slank, och karossen har breddats rejält vid skärmarna.

Det här är en bil som har en muskulös närvaro på vägen samtidigt som den är stor nog för att vara genuint praktisk.

### **Lockande paket**

Henriks vision med Ocean var inte bara att skapa en snygg bil, för sådana finns det ju trots allt många av. Hans bilar ska också bygga på ett gäng kul och unika idéer.

Några exempel på dessa är att alla bilens rutor, med undantag för vindrutan, går att veva ner, det öppningsbara glastaket är täckt av solpaneler som laddar batteriet, och den enorma infotainmentdisplayen kan roteras elektroniskt från stående till liggande läge.

Dessutom ska Ocean kunna rulla 630 km på en laddning och priset ligger på mellan 450000 och 750000 riksdaler vilket framstår som tämligen rimligt i förhållande till vad man får.

På pappret framstår alltså Fisker Ocean som en fullträff, varför jag var mer än spänd på att få slå mig ner bakom ratten på bilen.

Fisker Ocean är snabb och sexig.



*Med Ocean har Fisker fokuserat mycket på design.*

Viktigt att nämna är att jag fick testa en förseriebil som inte är helt representativ för hur den slutgiltiga versionen kommer att vara.

Testbilen var en Hyper Range-variant som har en motor på vardera axel med totalt 550 hästkrafter. Accelerationen är därför så våldsam som man kan förvänta sig, 0-100 km/h går på under fyra sekunder.

Vid full acceleration känner man dock att vridmomentet drar något i ratten, till följd av att funktionen för att skyffla runt vridmomentet mellan fram- och bakhjul, så kallad 'torque vectoring' inte har aktiverats på förseriebilarna.

Produktionsvarianten kommer emellertid att komma med denna funktionalitet. Fisker undersöker också att bygga in ett körläge där huvuddelen av kraften skickas till bakhjulen för mer entusiastisk körning.

### **Fokus på Norrköping snarare än Nürburgring**

Snabbt blir det tydligt att Fisker har konfigurerat Ocean för att vara så trygg och säker på vanliga vägar som möjligt, snarare än att attrahera busungar med kepsen bak-och-fram.

På höghastighetsbanan är det snudd på omöjligt att provocera fram överstyrning.

Bilen tenderar snarare mot understyrning men det sofistikerade ESP-systemet bromsar snabbt individuella däck för att återställa önskad kurs.

I övrigt är Fisker Ocean lättkörd, bekväm och tyst, åtminstone på den lina asfalt som täckte testbanan. Hur den presterar på våra grova vägar får ett mer utförligt test i framtiden utröna.



*Varianten vi körde var en förseriebil.*

### Halvklar slutsats

Slutsatserna som kan dras av min korta provkörning av förseriebilen är något begränsade men jag måste säga att det hela ser mycket lovande ut. De första bilarna till svenska kunder kommer att levereras i mars 2023.

Läs även: [Henrik Fisker – ”vi ska hinna före Polestar”](#).

Läs även: [Fisker kan inte möta efterfrågan](#).

Läs även: [Intervju med Henrik Fisker i Barcelona](#).



### Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



## Bilköparguiden

## 7. Audi Q4 e-tron 40 Proline bjuder på finess och lyx.

4 NOV 2022. Text och foto: Christian Nilsson.

Audi bjuder på lyx och flärd i sin billigaste elbil Q4 e-tron 40. Dessutom ett fungerande infotainmentsystem och riktigt bra chassi – bäst i syskonskaran. Men smakar det så ...



## LÄSTID: 7 MIN

- Därför ska du slå till: Bättre elbilssuv än VW ID.5.
- Detta bara älskar man: Väldigt hög lägstanivå.
- Men detta är uselt: Premiumkänslan har ett pris.

Ska det bli tredje gången gillt? Först ut var koncernsyskonen Volkswagen ID.4 och Skoda Enyaq, sen kom Audi Q4.

Vi provkör Audi Q4 40 e-tron, som alltså inte har fyrhjulsdraft eller den snygga taklinjen som brorsan Q4 e-tron Sportback. Men det är ingen nackdel, visar det sig.

Glädjande nog bjuder Q4:an på flera fina egenskaper som gör att den står ut i syskonskaran. Men är det rätt bil för dig? Läs vidare så ska vi ta reda hur Audi Q4 står sig mot konkurrensen.

**Riktigt snygg inredning**

Audi Q4 bygger alltså på samma tekniska MEB-plattform som flera andra modeller inom VW-koncernen. Därför går det inte att undvika jämförelser – till exempel med **Volkswagen ID.5 Pro Performance som vi provkörde nyligen**. Även Skoda Enyaq bygger på samma grund, men är lite längre och rymligare.

Det man märker direkt bakom ratten är att Audi Q4 har en betydligt snyggare inredning. På andra sidan ratten hittar vi en digital instrumentbräda som kan ändra visning efter behov. Mycket bättre än den lilla informationsskärm som VW ID.3, ID.4 och ID.5 har.





*Skärmen i mitten har tydlig och bra grafik. Men titta under skärmen, riktiga knappar för klimat och stolsvärme! Tack för detta, Audi!*

Dessutom har Audi Q4 – vi har tjuvat om det här förut – behållit de viktigaste, fysiska knapparna för exempelvis klimatanläggningen och stolsvärme. Mycket bra, och får vi tro de rykten som cirkulerar just nu så ska Volkswagen återinföra de fysiska knapparna i sin kommande uppgradering (facelift) av ID-familjen.

Skärmen ovanför mittkonsolen finns i två storlekar, 10,1 tum (standard) och 11,6 tum (tillval). Bilen vi testar har den större skärmen.

Genomgående är det också lyxigare materialval i Q4:an, jämfört med VW, men inte riktigt på den höga Audi-nivå som vi är vana vid när det gäller upplevd kvalitetskänsla.

### **Gärna skönare framstolar**

Har man ägt eller kört några Audi-modeller så startar varje ny provkörning med en hög förväntan. Audi är ett premiummärke som kostar mer men som också levererar på en hög nivå.

Fram sitter man bra med god sikt tack vare den lite förhöjda sittpositionen i Q4. Baksätet är inte jättelikt, men det rymmer trots allt två barnstolar utan problem. Baksätet är inte idealiskt för tre vuxna under långfärd, men för en barnfamilj funkar utrymmena alldeles utmärkt.

Däremot upplever vi samma hårda sittkänsla i framstolarna som i VW ID.5 – detta trots att testbilen inte har utpräglade, skålade sportstolar. Det kallas för "sportsäten" men speciellt sportiga är de alltså inte. På långfärd kan man få träsma, men eftersom en elbil ändå måste laddas regelbundet så ingår det automatiska bensträckare. Audi får gärna förbättra sittkomforten i framstolarna.

Den här provbilen är utrustad med tillvalet MMI Pro (36.600 kr, ingår i Evolutionspaketet) där man bland annat får navigation, wifi, trådlöst Apple CarPlay och Android Auto samt hastighetsassistans. Dessutom ingår en head-up display som projicerar en bild på vindrutan med den viktigaste informationen. Praktiskt och säkert då man inte behöver flytta ner blicken för att till exempel kontrollera hastigheten.

### Gör om – gör som Audi

Volkswagens ID-familj har fått mycket kritik för sitt infotainmentsystem där många av bilens funktioner styrs. Det finns "buggar" (fel) i systemet som trots flera uppgraderingar inte helt försvunnit.

Audi använder en helt annan grafisk lösning, eller gränssnitt som en del skulle kalla det. Under ytan är kanske tekniken densamma men upplevelsen är faktiskt klart bättre hos Audi, jämfört med **Volkswagen ID.5**. Visst hände det en och annan konstig eller ologisk sak men under våra två veckors körning var felen få.

Det grafiska utseendet på infotainmentsystemet i Audi Q4 är snyggt, enkelt och logiskt. Men riktigt lika tjustigt som hos premiumkollegan Mercedes är det inte. Även BMW har hög nivå på sin grafik.



*Audi Q4 har lyxigare och mer påkostad inredning, jämfört med sina syskon i VW-koncernen. Instrumenttavlan är en stor skärm.*

### Roligare att köra än VW

Dags att köra ut på den kurviga landsvägen och testa körglädjen hos Audi Q4. Som väntat är detta ingen sportbil och står man på hårt i kurvorna blir bilens höga vikt påtaglig. En tjänstevikt på över 2,2 ton går inte att trola bort.

Men vi hade inte väntat oss några sportbilsegenskaper i Q4:an utan är glada för en familjebil med hög komfort och låg bullernivå. Testbilen har laminerade "akustik-rutor" fram (1500 kr) vilket är ett bra tillval. Det är även 20-tums fälgar (som på testbilen), undvik 21-tummarna som är snygga men rätt stötiga.





*Designspråket hos Q4 är samma som i övriga Audi-familjen.  
Grillen känns rätt plastig och inte premium, tyvärr.*

Testbilen har tillvalet "Dynamik Plus" (17300 kr) med bland annat elektroniskt justerbara stötdämpare, körprogram (ändrar bilens körkaraktär) och progressivt styrservo. Det senare ger mer servoverkan i låg hastighet, och mindre i landsvägstempo.

Med Volkswagen ID.5 i färskt minne så märks det att Audi har satt sin egen prägel på chassi och fjädring. Q4:an är lite hårdare, lite tajtare och har ett snäpp bättre styrkänsla. Absolut inte på bekostnad av komforten, men Audi Q4 känns klart roligare att köra jämfört med VW ID.5.

Det är en högre närvarokänsla i Q4, helt enkelt. Vi gör tummen upp till ingenjörerna i Ingolstadt – det här gjorde ni helt rätt!

### **Skidresan kan bli lång**

I stort sett alla som kör elbil har tillgång till en laddbox hemma. Då är bilen "fulltankad" – eller nästan fulladdad – varje morgon. Väldigt bekvämt och enkelt.

Men det är vid långfärd som räckvidden blir en begränsning. Audi uppger 511 kilometers räckvidd för Q4 e-tron 40, men då kan man inte köra speciellt fort. Ökar man hastigheten från exempelvis 90 till 110 km/h minskar räckvidden markant. Vid varm väderlek kan man komma knappt 30 mil på motorvägen, sedan gäller det att planera in ett laddstopp.

Räckvidden blir ännu kortare vintertid. Att packa in familjen och åka från sydliga breddgrader till svenska skidorter i norr kan därför bli tålamodsprövande. Speciellt om det är vid datum då många andra har samma resmål. Köerna vid snabbladdarna kan vara långa ...

Just denna individ är tillverkad relativt tidigt, med laddkapaciteten 125 kW. De Q4 som Audi tillverkat sedan våren 2022 har en utökad laddkapacitet på 135 kW. Det förbättrar snabbladdningen till 29 minuter (5–80 procent). På 10 minuter kan man ladda in 13 mils extra körning.

Bilens inbyggda laddare omvandlar växelström till likström och har en kapacitet på 11 kW. Har man den kapaciteten i sin laddbox hemma så laddas batteriet fullt på strax över 8 timmar.





*Audi Q4 finns även som "suvcoupé", med namnet Sportback (till vänster och höger). Vanliga Q4 i mitten.*

### Smart teknik från Audi

I Evolutionspaketet (36600 kr) ingår också Audis smarta Matrix LED-strålkastare. Det är ett dynamiskt ljus som skapar flera olika typer av ljusbilder som byggs upp av många små lysdioder.

Den här ljus-tekniken har Audi vidareutvecklat och förfinat under flera år. I korthet anpassas ljuset efter behov och bländar av automatiskt för mötande fordon. Man kan alltså köra med "helljus på" hela tiden, utan att blända andra. Väldigt smart och bekvämt!

Något som inte är tillval utan standard hos Audi Q4 är värmepump. Den arbetar ungefär som en luft/luft värmepump i ett hus och kan både kyla ned och värma upp. Tekniken är effektiv och det gynnas räckvidden av.

Värmepump kan tyckas vara självklart hos en elbil, men så har det inte varit. Tesla har exempelvis inte haft värmepump på sina modeller, fram till det att Model Y lanserades. Polestar 2 hade inte värmepump när den lanserades, inte heller Volvo XC40 Recharge (som standard). Många av de mindre elbilarna har inte haft – och har fortfarande inte – värmepump.

Det är först under de senare åren som värmepump blivit vanligare hos laddhybrider. Extra irriterande vintertid då förbränningsmotorn måste startas för att värma kupén!

### Dags att sammanfatta

I det här välutrustade utförandet är Audi Q4 e-tron 40 Proline en elbil som verkligen charmar de flesta. Lyxigare, snyggare och roligare att köra – jämfört med syskonen från VW och Skoda. Dessutom med ett fungerande infotainmentsystem.

Audi Q4 e-tron 40 har överlag en väldigt hög lägstanivå. Några riktigt dåliga egenskaper hittar vi inte. Även när det gäller krocksäkerhet ligger Q4 högt med maximala 5 stjärnor hos Euro NCAP.

Största nackdelen är att premiumkänslan kommer med en högre prislapp, speciellt när man kryssat i några av de trevliga tillvalen. Skoda Enyaq har som jämförelse en mycket bra standardutrustning (grundpris 640400 kr).

Om man försöker sig på att utrusta Audi Q4 40, Skoda Enyaq 80 och VW ID.4 till ungefär samma nivå så blir Audin i runda slängar 100000 kronor dyrare än sina koncernsyskon.



*Kulören på just den här individen heter "Auroraviolett Metallic".  
Tjusig och diskret, på samma gång.*

### Smakar det så ...

Audi Q4 e-tron 40 Proline i det här utförandet kostar 765200 kronor (grundpris 622800 kr). Då hamnar man farligt nära storebror Audi e-tron 50 Quattro som i sitt instegsutförande (kom 2020) kostade 695000. Den går dessutom att hitta begagnad från en bit över 500000 kronor.

Klimatbonusen för elbilar sänks från 70000 till 50000 kronor efter årsskiftet. Men fordons-skatten fortsätter att vara låg, bara 360 kronor per år. Under 2023 kommer det ut fler be-gagnade, laddbara bilar och det lär sänka andrahandsvärdet något på elbilar.

Men elbilar är fortfarande mycket eftertraktade som begagnade. Och låg värdeminskning är nyckeln till ett "billigt" liv som bilägare. Ett alternativ är privatleasing, men där har ränte-ökningen gjort kalkylen lite mindre lockande numera.

Audi Q4 e-tron 40 är ett bra val i det här segmentet. Men smakar det så kostar det, även i detta fall.

## TEKNISKA DATA

### Audi Q4 e-tron 40 Proline 2022

**Motor:** Enkel elmotor, bakhjulsdrift. Toppeffekt 204 hk (150 kW), 310 Nm.

**Mått:** Längd/bredd/höjd 4588/1865/1582 millimeter. Axelavstånd 2770 millimeter. Tjänstevikt 2.224 kilo. Bagagevolym VDA 520/1.490 liter. Max dragvikt 1000 kilo. Däckdimension 235/50-R20 (fram) och 255/45-R20 (bak).

**Prestanda:** 0–100 km/h 8,5 sekunder. Toppfart 160 km/h. Räckvidd 511 km (WLTP). Brut-tobatterikapacitet 82 kWh, netto 76,6 kWh. Snabbladdning 135 kW, ombord 11 kW.

**Pris:** Grundpris 622800 kronor. Pris för denna bil: 765200 kronor.



## 8. Nya Audi Q8 e-tron har Polestar 3 i sikte.

Publicerat av Marcus Berggren 9 November, 2022.

2019 lanserade Audi sin första elektriska modell, e-tron, som snabbt blev en succé och i skrivande stund har levererats i 150000 exemplar. Nu har det blivit dags för en uppdatering. Vi begav oss till Frankrike för en närmare titt på nya Audi Q8 e-tron.



*Nya Audi Q8 e-tron har bytt namn från e-tron.*

Audi e-tron är marknadsledande inom det elektriska premium-suv-segmentet vilket med andra ord innebär att tyskarna var rätt ute med den första modellen.

Uppdateringarna är således begränsade men emellertid nödvändiga.

Listan innefattar högre effektivitet, längre räckvidd, samt uppdaterad design. Samtidigt bibehåller den mycket från föregångaren, mycket tack vare dess framgångar.

### **Q8 e-tron är en tydligare beteckning**

I syfte att skapa mer enlighet i modellutbudet och för att konkretisera e-trons positionering inom hierarkin har den fått sig ett nytt namn: Audi Q8 e-tron.

För de som är fossilt lagda kan vi även avslöja att **Audi Q8 med förbränningsmotorer** kommer att tillverkas parallellt med den nya, elektriska, modellen.

Det finns även ett nytt teckensnitt hos Audi och på B-pelaren står det vilken modell man rattar.

Enligt Audi är det för att "påminna kunderna om bilen de lagt så mycket pengar på". Det är något som fortsatt kommer att synas på kommande Audi-modeller.

I dagsläget består Audis elektriska utbud av åtta modeller. Till 2026 kommer det att finnas över 20.





*Det är både suv-varianten och coupé-varianten a Q8 e-tron som blivit uppdaterade.*

### **Ett försiktigt ansiktslyft**

Exteriören har fått sig en försiktig genomgång. Framtill möts man av Audis nya logotyp som fått sig en mer 3D-inspirerad design och tunnare ringar.

Även grillen är uppdaterad och är tänkt att erbjuda ett mer elektrifierat utseende.

Baktill är den tydligaste uppdateringen lyktorna samt de nya ringarna vars placering och design ska framhäva den kända logotypen.

Designfilosofin för exteriören är att "städa upp" utseendet och göra det mindre plottrigt.

Därför har flertalet detaljer omarbetats och det krävs i många fall att den Audi-designer pekar ut förändringarna.



*Nu kommer aldrig Audi-ägare undra vad för bil det är de rattar.*



*Anledningen till namnbytet är att göra det tydligare var i hierarkin som Q8 e-tron befinner sig.*

### **Q8 e-tron har ett hållbart hållbarhetstänk**

Produktionen av nya Q8 e-tron kommer att vara certifierat koldioxidneutral för kunder i Europa och USA.

Tyskarna använder sig av återvunna material i produktionen av den uppdaterade modellen.

Det rör sig om nya valmöjligheter för materialvalen i kupén – exempelvis användning av syntetiskt läder, återvunna PET-flaskor och plast som återvunnits genom en kemisk process.

Den plasten används exempelvis i säkerhetsbältshållarna.

I övrigt är uppdateringarna av interiören åt det konservativare hållet, men eftersom den utgående modellen hade en interiör som fungerade fint finns det ingen anledning att ändra på det.

I Europa kommer digitala backspeglar fortsatt att erbjudas, något som i dagsläget inte är tillåtet i vare sig USA eller Kina.



*De flesta uppdateringarna syns inte från utsidan.*





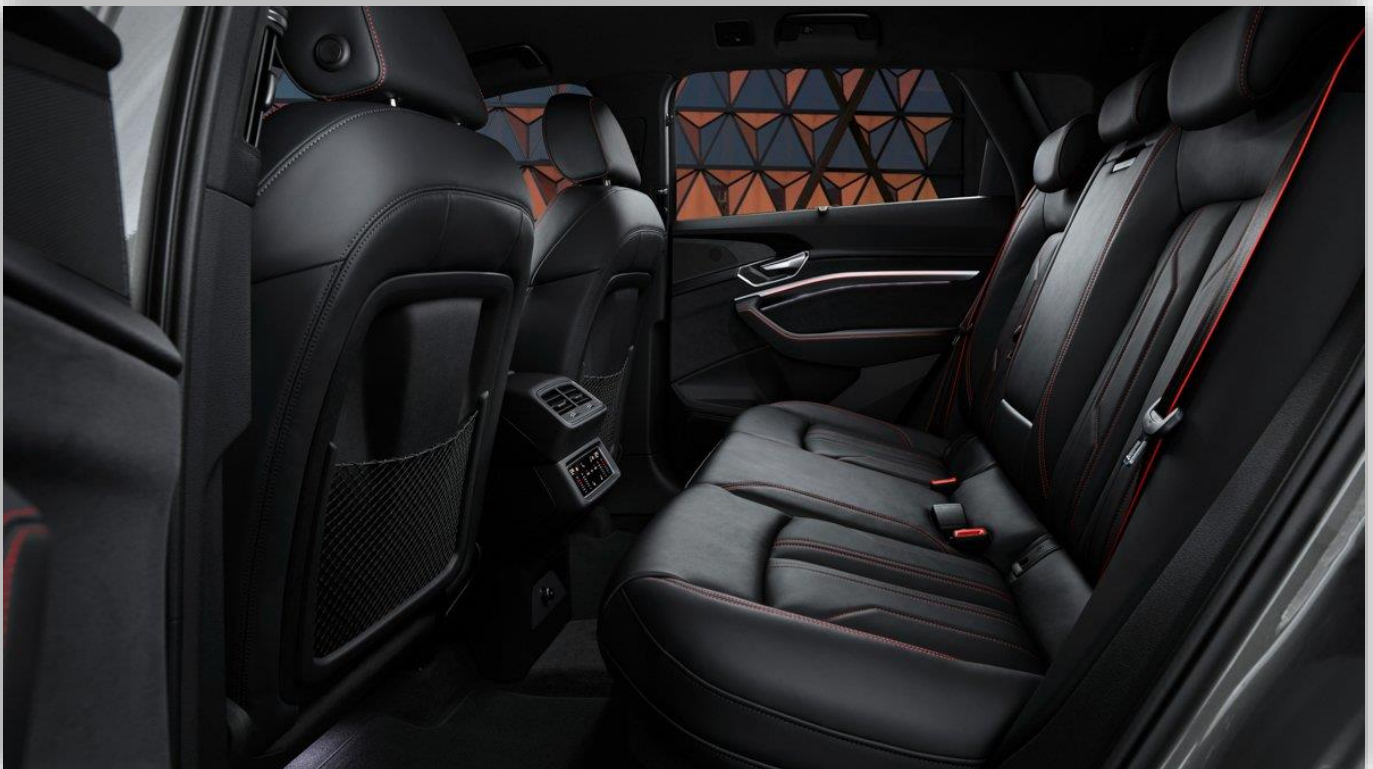
*Interiört används många hållbara material.*

### Under skalet

Det är mer som har hänt bakom kulisserna på nya Audi Q8 e-tron. Bland annat rör det sig om en uppdaterad elmotor på bakaxeln och elektrisk **torque vectoring** i syfte att främja bilens kördynamiska egenskaper.

Det rör sig om mer vridmoment och totalt sett har sportigare SQ8 e-tron tre elmotorer, något den var först med på massproduktionsnivå.

Luftmotståndskoefficienten för suven respektive coupén är 0,26 och 0,24 att jämföra med exempelvis konkurrenterna som **BMW iX** (0,25) och **Polestar 3** (0,29).



*Audi Q8 e-tron tar sig an konkurrenter som BMW iX och Polestar 3.*





*Nya Audi SQ8 e-tron pumpar ut 503 hästkrafter och 973 newtonmeter.*

### Räckvidd och laddning

De största förändringar har skett under skalet.

Det finns två batteristorlekar att välja mellan – 95 kilowattimmar för Q8 50 e-tron och 114 kilowattimmar för Q8 55 e-tron. Även batterihanteringssystem har uppdaterat, något som innebär längre räckvidd.

Även laddningen har förbättrats – nu går det att ladda Q8 55 e-tron upp till 170 kilowatt (samma som [Volkswagen ID. Buzz](#)). Siffran för Q8 50 e-tron 50 förblir dock 150 kilowatt.

Skillnaden för Q8 är emellertid att en kan ladda vid högre effekt under en längre period, tack vare en plåtformad kurva. Det innebär ett smidigare besök vid snabbladdaren då hela processen går fortare.

Räckvidden för suven är upp till 582 kilometer medan den är upp till 600 kilometer för Sportback-varianten.

Det finns även nya fälgar att tillgå – mer aerodynamiska sådana. Det är något som gifter sig väl med den nya, mer strömlinjeformade exteriören.



*Nya Q8 e-tron går att ladda upp till 170 kilowatt.*

**Summan av kardemumman**

Nya Audi Q8 e-tron samt Q8 e-tron Sportback har fått sig en nödvändig uppdatering.

Syftet har primärt varit att positionerna bilen jämte sina elektriska syskon. Fossildrivna Q8 kommer att fortsätta tillverkas parallellt med den elektriska varianten.

Nya Audi Q8 e-tron går att beställa från nästa vecka (vecka 46, 2022) medan lanseringen sker under våren 2023. Nya Q8 e-tron beräknas kosta från 799 900 kronor för 50 e-tron Proline edition.

**Audi Q8 50 e-tron (2023)**

**Motor:** Elmotor fram, bak, 335 hästkrafter, 664 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

**Toppfart:** Begränsad till 200 km/h

**Elektrisk räckvidd (suv/Sportback):** 491/505 km

**Batteristorlek (brutto):** 95 kWh

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4915/1937/1619 (1633 suv) mm

**Pris:** från 799 900 SEK

**Audi Q8 55 e-tron (2023)**

**Motor:** Elmotor fram, bak, 402 hästkrafter, 664 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

**Toppfart:** Begränsad till 200 km/h

**Elektrisk räckvidd (suv/Sportback):** 582/600 km

**Batteristorlek (brutto):** 114 kWh

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4915/1937/1619 (1633 suv) mm

**Pris:** från 894 400 SEK

**Audi SQ8 e-tron (2023)**

**Motor:** Elmotor fram, två bak, 503 hästkrafter, 973 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

**Toppfart:** Begränsad till 210 km/h

**Elektrisk räckvidd (suv/Sportback):** 582/600 km

**Batteristorlek (brutto):** 114 kWh

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4915/1937/1619 (1633 suv) mm

**Pris:** från 1 013 300 SEK

Läs även: [Polestar 3 ska ta kronan från Porsche \[Dagens PS\]](#)



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



## 9. Tesla Model Y vs Volkswagen ID. Buzz.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG

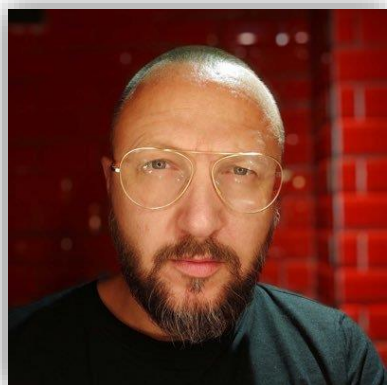
2022-11-10 KL 16:00.

Vilken hade du valt?



FILM: <https://youtu.be/q7JopGtZ1hg>.

Spontant så kanske Tesla Model Y och Volkswagen ID. Buzz är två bilar som är så lika varandra. Men de kostar typ lika mycket, går på el, lastar rejält och så vidare. Norsk elbilforening tog därför och jämförde de två. Inte helt oväntat vinner folkabussen om man har väldigt mycket att köra runt på och Teslan om man vill ha mer körglädje.



ROGER ÅBERG



## Teknikens Värld

### 10. Porsche 911 Dakar snart redo för terrängen.

PUBLICERAD AV ERIK WEDBERG 09 NOV 2022, KL 20:45.

Nu bekräftar Porsche för första gången att sportbilen 911 kommer i ett upphöjt terrängutförande, och att den ska heta 911 Dakar. Terrängporschen premiärvisas på bilsalongen i Los Angeles den 16 november.



FILM: <https://youtu.be/R7yEQLil8kl>.

Vi har länge anat att den ska komma, den har fastnat på många spionbilder och Porsche-legendaren **Walter Röhrl har till och med råkat avslöja namnet**. Men det är först nu Porsche själva bekräftar att modellen kommer och att den ska heta 911 Dakar. Det blir alltså inte en 911 Safari som det har spekulerats om.

Namnet på terrängmodellen är en hyllning till Porsches första totalseger i Paris-Dakar-rallyt 1984 då en 911 för första gången fick fyrhjulsdraft.

Porsche har testat 911 Dakar-prototyper runt hela världen, däribland Arjeplog, Dubai, Marocco och terrängbanan Château de Lastours i södra Frankrike.

Porsche kommer att premiärvisa 911 Dakar på bilsalongen i Los Angeles med början den 16 november och först då får vi veta mer om specifikationerna. Nu får vi faktiskt inte veta någonting, bara att den är fyrhjulsdreven och har höjdbar fjädring.



Erik Wedberg

## Teknikens Värld

### 11. Euro 7-regler begränsar utsläpp från däck och bromsar.

PUBLICERAD AV MATTIAS RABE 10 NOV 2022, KL 18:30.

EU har tagit fram förslag på vad nya utsläppsregelverket Euro 7 bör innehålla. Medan en del av dagens krav inte skärps tillkommer en rad nya grejer, exempelvis att utsläppen för bromsar och däck måste begränsas.



Sedan september 2014 har den så kallade Euro 6-standarden för utsläpp från fordon som säljs på den europeiska marknaden varit gällande. Den avlöste då Euro 5 som trädde i kraft i september 2009. Euro 6 har innehållit olika "lätnader" som skärpts till under åren och därför finns olika utgåvor av Euro 6, exempelvis Euro 6d som trädde i full kraft så sent som i fjol.

Nästa steg av krav på avgasrening och utsläpp är det man kallar för Euro 7, ett regelverk som EU-kommissionen nu har utformat i form av ett förslag. De nya reglerna är tänkta att träda i kraft den 1 juli 2025. Om det blir exakt så som kommissionen lagt fram reglerna återstår att se efter att EU-parlament och medlemsländers ministerråd har diskuterat och beslutat.

Det stora med Euro 7 jämfört med Euro 6 är att även helt eldrivna fordon inom klasserna personbilar, lätta lastbilar, lastbilar och bussar inkluderas.

Två punkter i kommissionens förslag har efterfrågats av många sedan elbilarnas intåg på scenen, nämligen att partikelutsläpp från bromsar och framför allt däck ska begränsas. Samtliga fordon inkluderas i dessa båda punkter, men elbilar väger generellt mer och sliter därför mer på bromsar och däck vilket påverkar omgivning och miljö i högre utsträckning.

En annan punkt i förslaget är framtagna enbart med elbilar och laddhybrider i sikte. Punkten berör fordonstypernas batterier som måste leva upp till krav om livslängd.

Samtliga nyheter i förslaget till Euro 7-regelverket ses i följande faktaruta.

#### **EURO 7-NYHETER**

**Gäller alla personbilar, lätta lastbilar, lastbilar och bussar**

- Begränsning av utsläpp från bromsar.
- Regler för mikroplastföroreningar från däck.
- Fordon måste följa utsläppsreglerna under en längre tid\*.
- Effektivare utsläppstester.
- Digital övervakning av reglernas efterlevnad.
- Bättre marknadsövervakningstester.

#### **Gäller fordon med förbränningsmotorer**

- Bränsle- och teknikneutrala utsläppsgränser.
- Reglering av ytterligare föroreningar.
- Tester på väg som täcker fler körförhållanden.

#### **Gäller elektriska fordon och laddhybrider**

- Krav på batterihållbarhet

\* 10 år eller 20 000 mil.

Utsläppen av kväveoxier (NOx), något som plötsligt var på allas läppar i och med **dieselgate-skandalen med Volkswagen 2015**, ska för bensindrivna personbilar enligt förslaget ligga kvar på samma nivå som i dag, det vill säga 60 milligram per kilometer. Det betyder att nivån är oförändrad sedan Euro 5 trädde i kraft 2009.

För dieseldrivna personbilar ska nivån, enligt EU-kommissionens förslag, sänkas till samma som för bensinbilar – 60 milligram per kilometer. Dagens regelverk tillåter 80 milligram per kilometer (i verkligheten tillåts dock 43 procent högre utsläpp).

EU-kommissionen beräknar att det regelverk som de tagit fram som förslag ska kunna sänka personbilars och lätta lastbilars NOx-utsläpp med 35 procent fram till **år 2035 då försäljningen av nya bensin- och dieseldrivna fordon förbjuds**. Motsvarande sänkning från lastbilar och bussar beräknas till 56 procent.

Reduceringen av partiklar från avgasrören beräknas till 13 procent för bilar och lätta lastbilar samt till 39 procent för lastbilar och bussar.

Sänkta halter av partiklar från bromsar beräknas till 27 procent.

Vidare menar EU-kommissionen att befintlig teknik ska kunna åstadkomma ovanstående sänkningar och med endast små prisökningar på fordonen; 90-150 euro för personbilar och 2 600 euro för bussar och lastbilar.

De skriver också att för varje euro som investeras i Euro 7-kompatibel teknik sparas mer än 5 euro inom hälsa och miljö.

Alla är inte nöjda med Euro 7-regelverket som har lagts fram som förslag. **Stellantis-bossen Carlos Tavares menar att det kan hämma elbilsutvecklingen** eftersom stora resurser måste läggas på att anpassa alla fordon till Euro 7.

Ford är inne på samma spår som Tavares. "Vi borde inte avleda resurser till gårdagens teknik utan i stället investera i nollutsläpp", säger företaget i ett uttalande.

Bilindustrins europeiska branschorganisation ACEA menar att miljövinsterna med Euro 7 är för små i förhållande till de enorma ekonomiska investeringar som måste göras.

De säger också att datumen, juli 2025 för personbilar samt juli 2027 för lastbilar och bussar, inte är realistiska eftersom det kommer krävas att ett enormt stort antal fordonsmodeller och varianter måste utvecklas, konstrueras, testas och typgodkännas fram till dess. En annan som inte är nöjd är Miljöpartiets EU-parlamentariker Jakop Dalunde:

– Jag hade väntat mig att EU-kommissionen skulle sätta människor hälsa och miljön i första rummet, men i stället har de valt att gå bilindustrins ärenden, säger han till **Dagens industri**.



## 12. Oklart kring kompensation för gasbilsägare.

Publicerad 2022-11-10 kl 13:35.

(uppdaterad 2022-11-10 kl 13:59).

Text Erik Söderholm.

Den tidigare regeringen ville ersätta gasbilsägare för dyrare och krångligare besiktning. Men kompensationen lyser fortfarande med sin frånvaro.



Den som har en gasdriven bil måste sedan några år tillbaka kontrollera gastankarna på besiktningen, efter flera fall av allvarliga rostproblem som i värsta fall kan innebära explosionsrisk.

Kontrollen kan antingen göras i samband med besiktningen eller när bilen servas. Då får den ett särskilt intyg som bilägaren senare kan visa upp vid besiktningen. Processen kan innebära att gasbilsägare får betala mer för besiktningen än den som har en vanlig bensinbil. Prisskillnaden kan ligga på mellan 800 och 3 000 kr.

Den tidigare regeringen ville införa ett **särskilt stöd för gasbilsägare** som kompensation för den högre besiktningsekostnaden. Transportstyrelsen tog fram ett förslag som gick ut på att bilägaren själv ansöker om ersättning på upp till 1900 kr. Ersättningen beräknades i år kosta staten 10,5 miljoner kronor och därefter 22 miljoner per år.

Men någon ersättning ser det inte ut att bli. Transportstyrelsen hänvisar till Infrastrukturdepartementet som inte ger några besked.



*”Vi har sökt efter kompensationen i både höständringsbudgeten och budgetpropositionen men hittar ingenting om det”, säger Ellenor Grundfel på branschorganisationen Energigas Sverige.*

### Finns inte i budgeten

**Inte heller** branschorganisationen Energigas Sverige har fått några klara besked i frågan. Kompensationen nämns varken i höständringsbudgeten eller budgetpropositionen för nästa år. Som det ser ut nu är dock stödet inte officiellt tillbakadraget – men det är heller inte infört.

– Stödet är inte officiellt tillbakadraget, men vi får det inte heller bekräftat om eller när kompensationen kommer igång. Mycket oklart alltså i nuläget, säger Ellenor Grundfelt, strategichef och ansvarig för avdelningen Vägtransporter på Energigas Sverige, till Vi Bilägare.



**Erik Söderholm**

**Läs också:**



**”Jag imponeras av Sveriges mest misshandlade bilägare” KRÖNIKA.**



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Volkswagen ser slutet för gasbilarna: "Förödande".**



**Nu kan du köpa en ny Volvo med gasdrift.**



**Nya förslaget: Billigare besiktning för gasbilar.**





### 13. ARN ger kund rätt mot leasingbolag som höjt avgiften.

Skriven och publicerad av Kristofer 2022-11-10.

Höjda avgifter på leasingbilar har lett till att ARN fått in rekordmånga anmälningar under året. I år har anmälningarna ökat med 370 procent jämfört med samma period i fjol.



Nu har ett första fall prövats hos ARN, och reklamationsnämnden ger kunden rätt mot leasingbolaget. Rekommendationen är att leasingbolaget ska återbetala avgifter som överstiger det pris som man först kommit överens om.

ARN betonar dock att det inte är ett så kallat vägledande beslut, men att det kommer ha betydelse framöver, rapporterar Ekot.

Leasingbolaget skriver till Ekot att de för närvarande ser över beslutet och sin kommunikation till kunder i samband med ändrade leasingavgifter.

Många anmälningar till ARN handlar om leasingbolagen har höjt avgifterna med hänvisning till ränteläget. Det trots att det ofta står fasta avgifter i annonser.

**Inslaget finns att lyssna på hos Sveriges Radio här.**



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. **[Mer information och kontakt.](#)**

## 14. SD: Skattebetalarna ska inte bekosta nya bilar.

Publicerad 2022-11-11 kl 18:15. Text Erik Söderholm.

Det är inte skattebetalarnas uppgift att finansiera nya bilar, enligt Sverigedemokraternas ekonomisk-politiska talesperson.



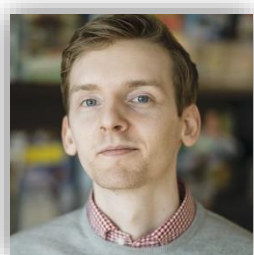
**Sverigedemokraterna** var drivande i att [avskaffa elbilsbonusen](#), enligt partiets ekonomisk-politiska talesperson Oscar Sjöstedt. Men i en intervju med [Aftonbladet](#) säger han att enigheten bland högerpartierna var stor.

– Ingen av oss är för den här typen av subventioner. Det är den enskildes sak att betala för sin nya bil, och köper man en bil för 700 000 kronor är det helt okej, men då får man betala det själv. Det kan inte vara skattebetalarnas uppgift att finansiera det.

**Att strypa stödet** för den som redan tidigare beställt en bil var dock inte aktuellt.

– Det hade varit elakt att göra det retroaktivt, att folk hade köpt en bil i tron att det fanns en jättestor bonus att hämta. Man måste kunna lita på staten, säger Oscar Sjöstedt till tidningen.

Att stödet ströps med så kort varsel förklarar en anonym källa inom Moderaterna med att en långsam nedtrappning hade kostat för mycket.



Erik Söderholm

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Larmet: Miljardbelopp saknas i bonuskassan.**



**Regeringen stoppar bonus för nya bilar omedelbart**



**Locket på från klimatministern efter bonusbeskedet.**



**Bilsäljaren: "Hade önskat oss bättre framförhållning".**





## 15. Alla stora parkeringsplatser i Frankrike måste fixa solcellstak.

AV BOBBY GREEN.

2022-11-10 KL 18:00.

Ny lag träder i kraft nästa år.



*En parkering med solcellstak.*

Som en del i president Emmanuel Macrons miljöpolitik så träder en ny lag i Frankrike i kraft där alla befintliga och nya parkeringsplatser som har plats för minst 80 bilar måste täcka över dessa med solcellstak. Ägare av parkeringsplatser med mellan 80 och 400 platser måste införa dessa tak inom fem år. De med över 400 platser måste göra det inom tre år. Man har räknat fram att den nya lagen som träder i kraft den 1 juli nästa år skulle kunna generera upp till 11 gigawatt med elkraft till landet.

Några parkeringsplatser kommer att undantas från lagen, och det är exempelvis såna där miljön inte tillåter det eller där det finns ett arv man vill bevara. Även de platser där över hälften av parkeringen är täckt med skugga från närliggande träd kan slippa att installera taken. Något bidrag till parkeringsplatsägarna verkar inte vara planerat.



**Bobby Green**

L'ILLUSTRÉ ALPHABÉTIQUE DE L'AUTOMOBILE  
OR, HOW TO MAKE YOUR DRIVING FUN AGAIN.



**ASSURANCE DE TRACTION:** See the snowy road. It has ice on it. Other cars stall. See the Dauphine sail on freely. Its weight distribution is the secret of the wonderful traction.



**BEAUCOUP QUALITY DEALERS:** IN THE U.S. OVER 200 AUTHORIZED RENOLUX DEALERS. THERE ARE FACTORY-TRAINED MECHANICS AT EVERY ONE. AND A FULL SUPPLY OF PARTS. (A REGULARLY SCHEDULED AIR-LIFT FROM FRANCE KEEPS THEM SUPPLIED.) IN CANADA, 200 MORE DEALERS.



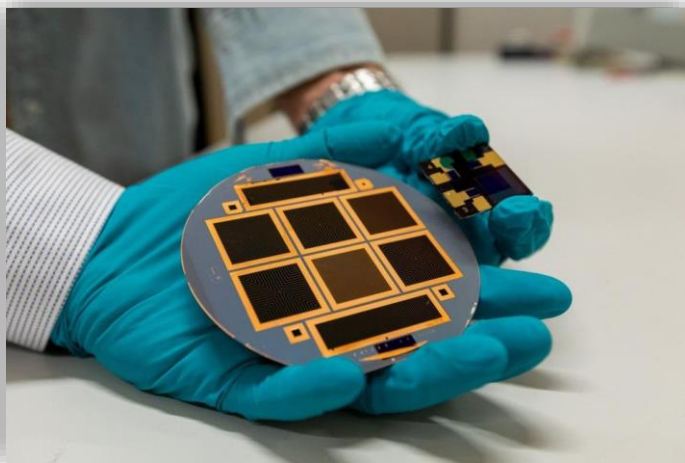
**CALCULATION SIMPLE:** The price is 1045. If you get as much as 40 mpg. And if you'll have years of trouble-free driving. These 3 together can save you hundreds of dollars. Think of what you can do with these savings. Think of the elegant Paris lanes. Calculate a little.



**DÉTAILS ESSENTIELS:** WHERE IS THE ENGINE? IN THE REAR. BIG MEN IN MOTOR SCIENCE PREDICT ALL ACTION WILL BE THERE IN A FEW YEARS. (ELIMINATES HUMP IN FLOOR!) RENOLUX POWERED WITH ADVANCED ROAD TUNING. IT FOR YEARS. ANOTHER ADVANCE. LIGHT-ROOF CHASSIS CONSTRUCTION. CHECK DEALER FOR MORE.

**Le Car Hot: RENAULT Dauphine**

Bilreklamer måste innehålla frasen "Gå istället för att ta bilen".  
Ny lag träder i kraft i Frankrike.



Forskare tar fram effektivare solceller.  
Kan nu ta vara på över 30 procent av solenergin.



Frankrike vill fixa elbilsleasing för 100 euro per månad.  
Det låter ju inte så dumt.

## 16. Nytt bakslag stoppar Scania – produktion pausas.

Publicerat av Torbjörn Karlgren 11 November, 2022.

**Komponentbristen stoppar Scania igen. För femte kvartalet i rad slår den mot Scania och dess lönsamhet. Nu tvingas vd Christian Levin stoppa produktionen – igen.**



*Scanias vd Christian Levin.*

Under fem kvartal i rad, ända sedan sommaren 2021, har komponentbrist slagit hårt mot Scania.

Nu tvingas man återigen att stoppa produktionen. Nästa vecka stänger man produktionen vid hyttfabriken i Oskarshamn under tre dagar.

"Det kan få följdverkningar", säger presschefen **Erik Bratthall** till **Di**.

Fabriken i Oskarshamn är en viktig kugge för Scania eftersom den levererar hytter för hela den europeiska lastbilsmarknaden.

"Vi behöver vänta in leveranser av komponenter. Det är inte halvledare utan andra delar som behövs vid tillverkningen, säger Bratthall.

### **Slagit hårt**

Förra sommaren, 2021, tvingades Scania till det första långvariga stoppet.

Sedan har komponentbristen gett fler stopp och slagit hårt mot företagets lönsamhet.

Vd **Christian Levin** har flera gånger hävdat att man är på väg ur krisen.

"När vi går in i det andra kvartalet har vi betydligt bättre löften från våra leverantörer och hoppas under kvartalet kunna gå upp på full kapacitet igen", sa han till Di i mars.

### **Oklart läge**

"Nu får jag säga efter sommarsemestern. Men mars var bättre än januari och vi ska fortsätta att stegvis öka under det andra kvartalet, var beskedet efter andra kvartalet."

Nu tvingas Scania alltså till ytterligare stopp – och ingen kan den här gången påstå att det är det sista stoppet av den här karaktären.

**Läs även:** [Scania tappar vinst av krig, pandemi – och jätteböter.](#)





## 17. Cake släpper elcrossen Bukk.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-11-10 KL 09:00.

Görs i begränsad upplaga.



FILM: <https://youtu.be/jvSs6oQBbsk>.

Cake släpper nu Bukk som är en ny cross men också en ny plattform. Dämparen bak kommer från Öhlins, en S46-dämpare som är specialgjord för Bukk. Fram sitter en luftfjädring från WP. Självklart är Bukk eldriven och att byta batteriet ska gå på 30 sekunder utan verktyg. Hur länge batteriet räcker beror så klart på körstilen, men upp till tre timmars körning ska man kunna få ur batteriet. En fysisk knapp växlar mellan tre körlägen och dessa kan ställas in i appen.

Motorn levererar 420 Nm vrid och 16 kW kraft. Batteriet är på 2,9 kWh, 40 Ah och 72 V. Vikten för hela härligheten ligger på 85 kilo.

Först kommer man att göra 50 exemplar i en begränsad upplaga. Prislappen för dessa är 149700 kronor.



Roger Åberg

## 18. P1800 som gått 515000 mil köptes tillbaka av Volvo: Fortsätter köras

PUBLICERAT 11/11/2022.

AV MATHS NILSSON.

Rekord-Volvon som gått över 515 000 mil rullar vidare. Volvo har köpt upp bilen från avlidne rekordföraren Irv Gordons döttrar. Med hjälp av mekanikern Nino Gambino rullar den viddare mot 600000 mil.



Ingen bil i världen har körts längre än Irv Gordons **Volvo P1800**. Den amerikanske läraren körde sin Volvo över 515000 mil innan han gick bort 2018. År 2002 fick han en ny C70 av Volvo som belöning för att ha kört två miljoner miles, sedan körde han mer än en miljon miles ytterligare. Många har kanske undrat vad som hänt med bilen och nu kan vi berätta att den köpts tillbaka av Volvo efter 56 år i familjen Gordons ägo. Hans döttrar sålde bilen till Volvo förra året.

Bilen tillhör numera Volvos hertitage-samling i USA, tillsammans med många andra Volvo-klassiker. Men bara en av dem har gått 480000 mil, en sträcka som motsvarar jorden runt över 100 gånger. Bilen har fortfarande samma motor och växellåda som när den lämnade fabriken i Sverige 1966, några mindre renoveringar är allt som krävts för att B18-motorn ska gå för evigt.

Bilen vårdas nu bland annat av Irv Gordons gamla mekaniker Nino Gambino som hjälpt till att hålla den beresta P1800 rullande de senaste decennierna. Volvo Cars i USA visar med jämna mellanrum upp rekordbilen tillsammans med ÖV4 Jakob, P1900 Sport, Amazon, Duett, 240 Turbo och T-Gul.





**Läs mer: Körde 161 000 mil i en Volvo 740 – får ny bil av Volvo.**

**Läs mer: P1800 Cyan lanseras i USA- dyraste Volvon någonsin.**



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. **[Mer information och kontaktuppgifter.](#)**





## 19. Unipower GT.



*Unipower GT 1967.*

En av de mest grundligt konstruerade och bäst byggda specialsportbilarna på 60-talet, bara 75 Unipower GT producerades och de flesta finns nu i Amerika och Fjärran Östern. Bilen var baserad på BMC Mini mekaniska komponenter med den tvärgående motorn och växellådan monterad i en mittmotorkonfiguration. Genom att kombinera låg vikt, låg tyngdpunkt och lågt aerodynamiskt motstånd från en kaross som bara mätte 40,5 tum hög, erbjöd Unipower utmärkt prestanda och väghållnings- och hanteringsegenskaper.



**Teknikens Värld****20. Mercedes-AMG One extremt snabb runt Nürburgring – nytt rekord!**

PUBLICERAD AV MATTIAS RABE 10 NOV 2022, KL 19:35.

Nu är det dags att skriva om i rekordböckerna än en gång, för Mercedes-AMG:s superbil One har varvat Nürburgrings nordslinga extremt snabbt.



FILM: <https://youtu.be/RGkBJajuo4U>.

6 minuter, 35 sekunder och 183 tusendelar. Så snabbt har ingen annan produktionsbil tidigare kört det 20,8 kilometer långa varvet runt Nürburgrings nordslinga. Den bil som nu har klarat av det är alltså superhybriden med F1-teknik – **Mercedes-AMG One**.

Tiden är drygt tre sekunder snabbare än det rekord som i fjol sattes av Porsche med en 911 GT2 RS.

Mercedes-AMG One har en 1,6-liters V6-motor, hämtad från 2017 års Formel 1-bil, och fyra elmotorer. Tillsammans utvecklar de 1063 hästkrafter och gör att bilen når 300 km/h efter 15,6 sekunder av acceleration. Toppfarten är 352 km/h.

Rekordkörningen ägde rum den 28 oktober i år och bakom ratten satt Maro Engel. Rekordet slogs vid dagens sista körning, precis innan banan skulle stängas på seneftermiddagen.



**Mattias Rabe**



**Mercedes-AMG Ones rekordkörning på Nürburgring GALLERIER**

**SLUT**