



Voisin C25 Aérodyne 1934-1935.

1. Okänd skatt har kostat bilister 45 miljarder
2. Skatteverket läxar upp Volvo som betalar för lite skatt
3. Jättefynd av metaller till elbilar i Kiruna
4. Här är alla världens Koenigsegg
5. Koenigsegg startar laddstation för elbilar och öppnar museum
6. Tesla chocksänker priserna
7. Därför tokdumpar Tesla priserna
8. Krabbgång med Hyundai Ioniq 5
9. Turkisk elbil till Sverige
10. Toyota visar el- och vätgasversioner av klassiska modeller
11. Nya ID.Buzz GTX får 340 hk
12. Mer effekt i ny Coyote-V8
13. Så bra är Årets Bil 2023
14. Aston Martin DBS provkörd
15. Årets bil 2023
16. Ferrarin som bara säljs i Sverige och Norge
17. Säljarna är säkerligen besvikna
18. Voisin C25 Aerodyne 1934-1935

1. Okänd skatt har kostat bilister 45 miljarder: "Måste upphöra nu"

PUBLICERAT 12/01/2023 AV MATHS NILSSON.

En okänd och bortglömd skatt har kostat Sveriges bilister 45 miljarder kronor sedan 2007. Nu kräver M Sverige att staten tar bort skatten då pengarna inte används som utlovat. – Kostnaden måste upphöra nu. Skatten har ingen som helst koppling till trafik-säkerhet, säger Caroline Drabe, vd för M Sverige.



Kostnaderna för att köra bil har ökat kraftigt det senaste året genom högre bilpriser, dyrare räntor och högre pris på drivmedel oavsett om det är bensin, diesel eller el. Dessutom tog regeringen bort bonusen i bonus-malus-systemet utan att sänka straffskatten malus.

Men det finns en ganska okänd och bortglömd skatt som kostat Sveriges bilister 45 miljarder kronor sedan den infördes 2007. Då infördes 32 procent skatt på trafikförsäkringen för att omfördela kostnaden för trafikskadade. Pengarna skulle gå tillbaka till bilägarna genom att belöna trafiksäkert beteende. Men av det blev ingenting, trots att miljarderna fortsatt att ticka in till statskassan.

Nu kräver Riksförbundet M Sverige att regeringen börjar lätta på kostnadsbördan för Sveriges bilister och tar bort den oskäliga skatten på trafikförsäkringen.

Men reformen blev aldrig av och kvar blev skatten på 32 procent som fram till 2022 gett staten en intäkt på totalt ungefär 45 miljarder kronor. För att minska konsumenternas kostnader kräver nu M Sverige att skatten slopas. Det skulle minska kostnaden för varje bilägare med omkring 700 kronor per år.

– Kostnaden måste upphöra nu. Skatten har ingen som helst koppling till trafiksäkerhet och bilister är trötta på överbeskattningen, det har blivit för dyrt att ha bil och det drabbar allra mest dem som inte har några alternativ till den, säger Caroline Drabe.

När skatten infördes var budskapet att pengarna skulle återföras till bilisterna. I förarbetet angav skatteutskottet att reformen skulle belöna ett trafiksäkert beteende. Vad som åsyftades med detta är oklart eftersom den enda påtagliga effekten av skatten blivit ökade kostnader för fordonsägaren.

– Bilen har blivit mycket dyrare på senare tid, att slopa trafikförsäkringsskatten skulle ge bilägaren ungefär 700 kronor per år. Det är en av flera viktiga åtgärder för att minska kostnaderna för bilister, säger Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.

2. Skatteverket läxar upp Volvo – betalar för lite skatt

Av Johan Augustin 12 Januari, 2023.

AB Volvo betalar för lite skatt i Sverige menar Skatteverket som nu läxar upp bolaget genom ett skattetillägg.



Skatteverket läxar upp AB Volvo med skattetillägg.

Det gäller resultatet för 2020 som var 18 miljoner kronor för lågt menar Skatteverket, **berättar Di** enligt uppgifter från Nyhetsbyrån Siren.

AB Volvos olika verksamheter

Skatteverket har synpunkter på hur AB Volvo skickar pengar mellan koncernens olika verksamheter vilket alltså innebär att Sverige har mottagit för lite skatt medan andra länder har fått för mycket, i det här fallet Kanda och Frankrike.

Bolagsjätten tycker dock inte att man har gjort fel och kan ta beslutet till förvaltningsrätten. I nuläget står Skatteverket dock på sig och slänger på ett skattetillägg på 20 procent för de extra 18 miljoner som ska betalas in.

Läs även: [AB Volvo skräller trots tuff period.](#)

Läs även: [AB Volvo vinstvarnar – Ukrainakriget orsaken.](#)



Johan Augustin

Med bas i Sydney ansvarar Johan för Dagens PS morgonredaktion. Erfaren journalist som även skriver för tidningar som SvD, GP och Expressen, såväl som internationella sajter som Mongabay.

3. Jättefynd av metaller till elbilar i Kiruna: "Europas största".

PUBLICERAT 12/01/2023. AV MATHS NILSSON.

LKAB har gjort en enorm fyndighet av jordartsmetaller för elbilsbatterier och elmotorer i Kiruna. Det är den största enda fyndigheten i sitt slag i Europa och kan bli mycket viktig för Sverige. – Det här är goda nyheter inte bara för LKAB, regionen och för svenskarna utan även för Europa och för klimatet, säger Jan Moström, vd och koncernchef på LKAB.



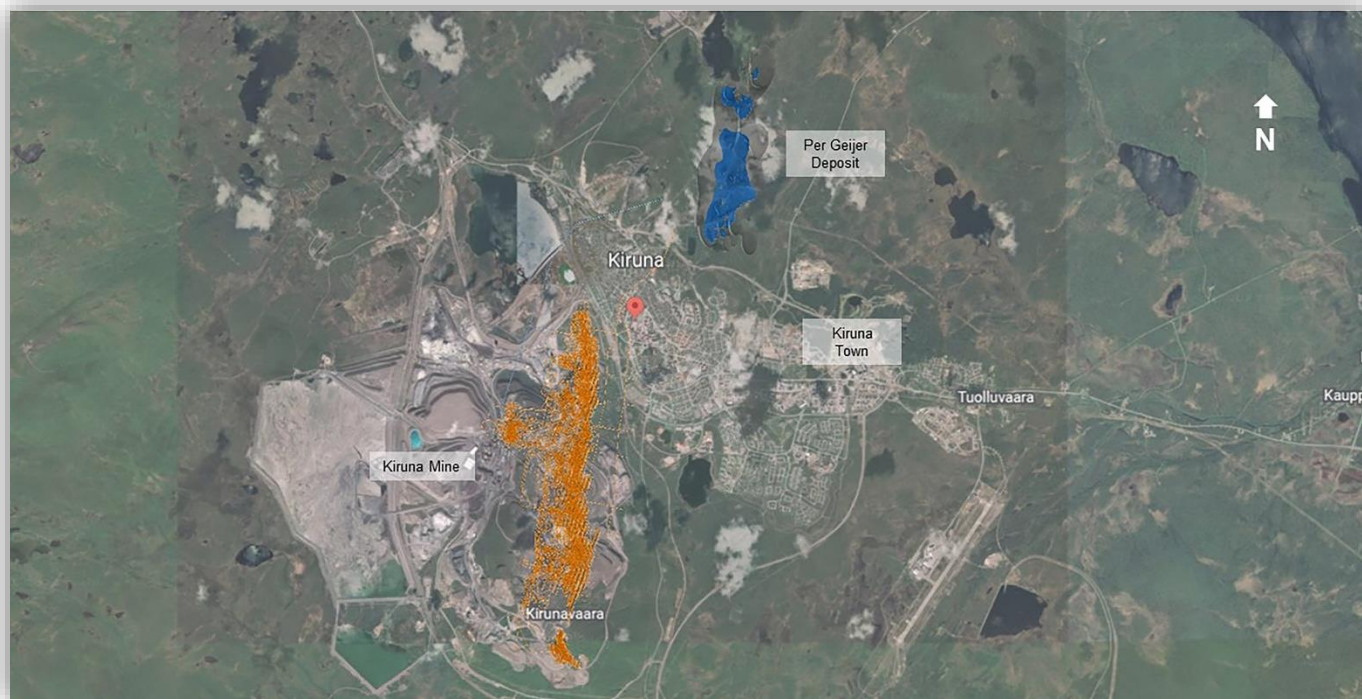
En enorm fyndighet av sällsynta jordartsmetaller tillkännagavs idag på en presskonferens med LKAB och klimatminister Ebba Busch. Mineraltillgångarna är på mer än en miljon ton och den största kända fyndigheten i Europa.

– Det är den största kända fyndigheten av sällsynta jordartsmetaller i vår del av världen och skulle kunna bli en betydande byggsten för att få fram de kritiska råmaterial som är helt avgörande för att möjliggöra den gröna omställningen. Vi står inför ett utbudsproblem. Utan gruvor, inga elbilar, säger Jan Moström, vd och koncernchef på LKAB.

Europa saknar idag helt brytning av sällsynta jordartsmetaller, samtidigt som efterfrågan bedöms öka kraftigt till följd av elektrifieringen. Det kan leda till stora brister och beroende av bland annat Kina. Efterfrågan på sällsynta jordartsmetaller till bland annat elbilar och vindkraftverk spås öka mer än fem gånger bara fram till 2030.

– Elektrifieringen, EU:s självförsörjning av mineraler och metaller och oberoende av Ryssland och Kina börjar i gruvan. Vi måste stärka de industriella värdekedjorna i Europa och skapa reella möjligheter för elektrifieringen av våra samhällen. Politiken måste ge industrin förutsättningar att ställa om mot en grön och fossilfri produktion. Här kan svensk gruvindustri spela en avgörande roll. Behovet av mineraler för att genomföra omställningen är stor, säger energi- och näringsminister Ebba Busch.

Det kan dock ta tid att påbörja brytningen i fyndigheten som kallas för Per Geijer-fyndigheten. Planen är att kunna lämna in en ansökan om bearbetningskoncession under 2023. LKAB har redan börjat förbereda en flera kilometer lång ort på cirka 700 meters djup från den befintliga Kirunagruvan mot den nya fyndigheten för att komma åt att undersöka den på djupet och i detalj.



Det enorma mineralområdet i den så kallade Per Geijer-fyndigheten i Kiruna.

– Vi har inte sett slutet på fyndigheten. Vi investerar stort för att komma vidare och räknar med att behöva ett antal år för att undersöka fyndigheten ytterligare för att skapa förutsättningar för att lönsamt och hållbart bryta den. Vi är ödmjuka inför de utmaningar kring markanvändning och påverkan som finns för att utveckla detta till en gruva och som kommer behöva analyseras för att se hur man kan undvika, minimera och kompensera för det. Först därefter kan det bli aktuellt att gå vidare med en miljöprövningsansökan och att söka tillstånd, säger Jan Moström.

Brytningen kommer att kunna starta först om cirka 10 år.

– Om vi tittar på hur det har fungerat i andra tillståndprocesser inom vår industri, så dröjer det minst 10–15 år innan vi skulle kunna ha faktiskt brytning igång och därmed råvaror på marknaden som behövs för att ta våra samhällen bort från fossila bränslen. Och då talar vi om Kiruna, där LKAB brutit malm i mer än 130 år. Här är kommissionens fokus på frågan avgörande, att säkra tillgång till kritiska material, och den Critical Raw Materials Act som EU-kommissionen nu arbetar fram. Vi behöver förändra tillståndprocesserna för att säkra ökad brytning av den här typen av råvaror i Europa. Tillgången är idag en avgörande riskfaktor för såväl europeisk industris konkurrenskraft som klimatomställningen, säger Jan Moström.



Maths Nilsson

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

4. Karta: Här är alla världens Koenigsegg

Av Marcus Berggren.

12 Januari, 2023.

Att se en Koenigsegg i det vilda är extremt ovanligt. De flesta som har sett en har gjort det på bilmässor och liknande.



Exakt hur många Koenigsegg det finns i världen är inte helt solklart.

Nu har samtliga bilar kartlagts av två Instagram-konton.

Kartan är ett samarbete mellan Instagram-kontona Ghost Squadron och Jesko Registry och visar hur många Koenigsegg det finns per land – i de länder där det går att hitta en bil från det svenska märket.

Koenigsegg på nästan alla kontinenter

Som kartan visar finns det åtminstone två bilar per kontinent – med undantag av Sydamerika där det finns en enda, vilket är konstigt med tanke på bilkulturen i Brasilien.

De länder med flest bilar är Sverige, Tyskland, Storbritannien, Schweiz, USA och Förenade Arabemiraten. Där finns det över tio, men kartan är inte mer specifik än att det finns över tio.

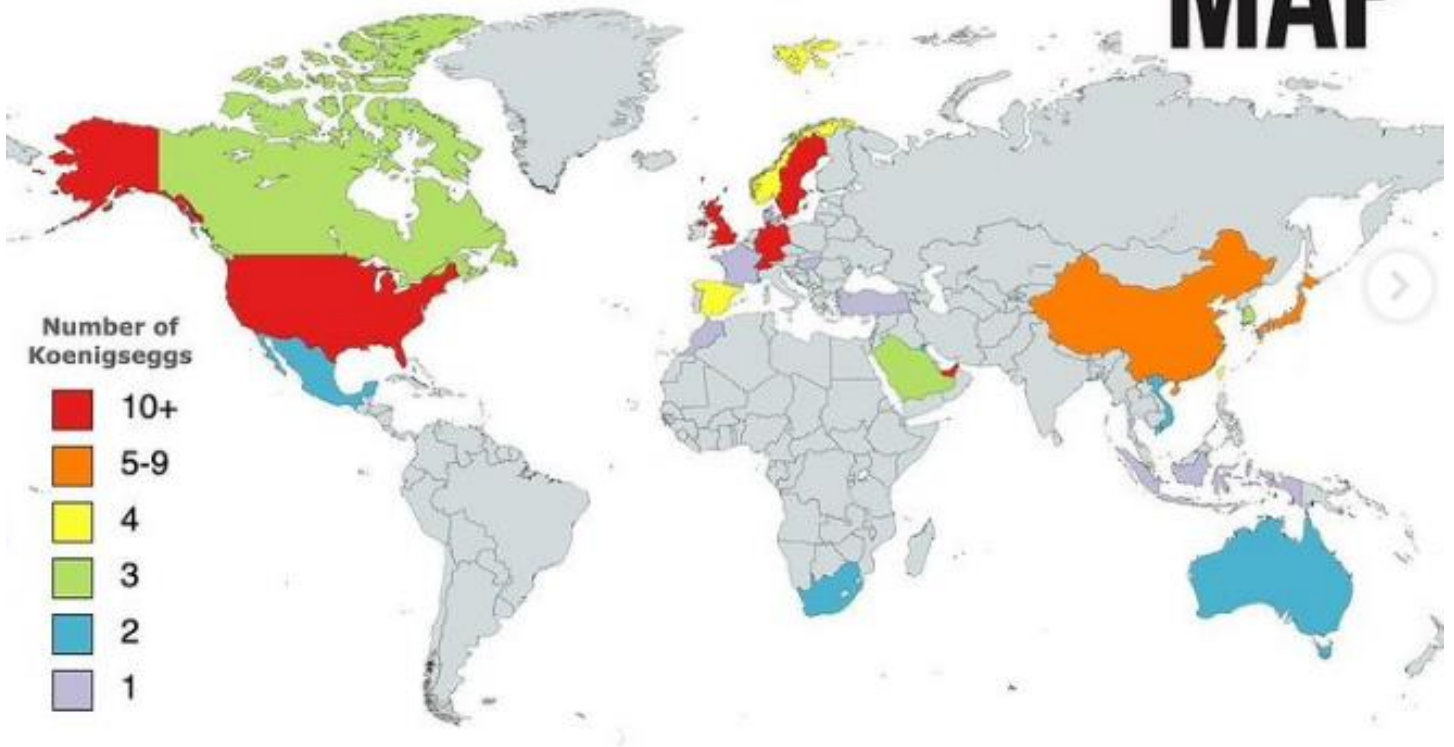
Det svenska märkets största marknad är USA, närmare bestämt Kalifornien där det finns fler än 10 enskilda Koenigsegg-bilar.

Vissa av länderna på kartan utmärker sig som långt ifrån Koenigsegg-kompatibla – några exempel är Vietnam, Marocko, och Indonesien där det finns två, en respektive en.

I vårt grannland Norge finns det hela fyra stycken medan Kina har mellan fem och nio.



THE Koenigsegg MAP



A collaborative project by Ghost Squadron
& Koenigsegg Jesko Registry

Information accurate as of December 31, 2022

Ingen garanti

Även om kartläggningen inte är helt felfri, eftersom bilar kan byta ägare och land utan att det kommuniceras, ger den en bra uppfattning om hur Koenigsegg-beståndet är utspritt.

Totalt finns det ungefär 200 Koenigsegg i hela världen och märket tillverkar cirka 35 bilar per år.

Den plats i världen där sannolikheten är högst att beskåda en Koenigsegg i det vilda är antingen vid fabriken i Ängelholm eller i samband med diverse event i USA – exempelvis [Monterey Car Week](#) i Kalifornien.

Läs även: [Koenigsegg – ”det är bättre att inte ha någon bil alls”](#).

Läs även: [Nya CC850 är manuellt växlad](#).



Marcus Berggren

5. Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum

PUBLICERAT 13/01/2023 AV MATHS NILSSON.

Koenigsegg planerar ett nytt museum vid sin fabrik på Valhall Park i Ängelholm. Som en del i satsningen bygger superbilstillverkaren nu en offentlig laddstation för elbilar. – Vi ser ett stort behov av den här tjänsten i Valhall park, säger Halldora von Koenigsegg till [HD](#).



Under 2023 kommer Koenigseggs nya fabrikslokaler i Valhall Park i Ängelholm att bli klara. Där ska en utökad produktion av de nya hyperblerna Koenigsegg Jesko och Koenigsegg Gemera ske. Men superbilstillverkaren har större planer än så för sitt fabriksområde.

Även om Koenigsegg i första hand tillverkar laddhybrider och extrema V8-motorer med dubbelturbo ska företaget nu bygga sin första offentliga laddstationer för elbilar med 12 platser. Stationen ska stå klar redan i juni och Naturvårdsverket har beslutet att ge 300 000 kronor i klimatbidrag till Koenigsegg.

Enligt Halldora von Koenigsegg, vice vd, är behovet för laddstolpar stort.

Laddstationen är en del i en satsning på Valhall Park som besöksmål, uppger Koenigsegg för Helsingborgs Dagblad. Ett besökscenter och ett Koenigsegg-museum kommer att öppna vid fabriken. Det nya museet kommer att finnas i ett 800 kvadratmeter stort besökscentrum som kommer att innehålla bilar från både nutid och dåtid och ge besökarna möjlighet att uppleva företagets spännande historik under 20 år.

– Vi ser ett stort behov av den här tjänsten i Valhall park. Vi är ett växande företag och området är en besöksdestination på grund av industri, sport, aktiviteter, museum samt hotell, säger Halldora von Koenigsegg, vice vd på Koenigsegg.



6. Tesla chocksänker priserna

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2023-01-13, 07:00, uppdaterad 2023-01-13, 08:56.

Priserna på Model 3 och Model Y sänks drastiskt, vilket kommer att sätta mycket hård press på övriga elbilstillverkare. Hur ska Volvo reagera på detta? De nya låga priserna förklaras med effektivare produktion och för Model Y, korta transporter, och att man vill "göra elbilar tillgängliga för fler".



Tesla har alltid haft som mål att göra elbilar tillgängliga för den stora massan av bilköpare. Men skenande priser har knappast gjort det enklare att kliva in bakom ratten på en ny Tesla. Nybilspriserna har under åren höjts rejäl, samtidigt som försäljningen gått extremt bra. I fjol ökade Tesla sin totalförsäljning i världen med 47 procent, vilket måste vara ett rekord för en av de större tillverkarna.

Men nu kommer vändningen. Priset på Model 3 sänks med 100 820 kronor, för basmodellen som nu kostar 529 170 kronor med obligatoriska leveranstillägg. Sänkningen av priset på Model Y är ännu häftigare: 150 000 kronor! I går kostade basmodellen 699 170 kronor och nu går den på 549 170 kronor.

Kunder som har beställt en bil men inte fått den kan dock andas ut, sänkningen gäller för alla som inte har fått sin bil levererad. De som fick sin bil före årsskiftet och köpte en bil för under 700 000 kronor fick givetvis klimatbonusen, men trots det har man betalat 80 000 mer än den som beställer sin bil idag.



Sänkningarna gäller i hela Europa, så det beror inte på den svenska regeringens beslut att ta bort bonus för elbilar. I Kina har man också sänkt priserna rejält, vilket fick upprörda kunder som fått sina bilar att protestera argt.

Förklaringarna är som sagt att produktionen är effektiv, med bland annat gigapressarna i Berlin, där både bakvagn och framvagn pressas i ett stycke. I Berlin tillverkas också batterierna på plats vilket betyder att de inte eftermonteras utan monteras direkt på produktionslinan.

Att Model Y sänks mer än Model 3 lär också bero på att man slipper transporten på 2–3 månader, vilket binder upp kapital samt att Model Y slipper den 10-procentiga tullavgiften eftersom bilarna tillverkas inom EU. Men det har givetvis gällt från dag ett av produktionen.

Förklaringen till sänkningar är förmodligen mycket enkel. Produktionen är nu så effektiv och kapaciteten är så hög att man vill fortsätta att hålla full fart i fabriken. Numer är det i princip inga väntetider på Model 3 och Model Y och Tesla har stora lager av bilar som man inte vill ha stående. Samtidigt har Tesla haft branschens högsta marginaler på varje bil, bortsett från exklusiva bilmärken som exempelvis Porsche. Man har helt enkelt råd att sänka priserna och fortfarande tjäna bra med pengar på varje bil. Teslas aktiekurs som har rasat brant den senaste tiden har säkert också påverkat beslutet.

Att Teslas marginaler är höga förstår man när man betänker följande fakta. Mercedes sålde i fjol två miljoner bilar, utslaget på över 30 olika modeller med ett otal olika drivlinor. Antalet olika stolar, reglage, bromsskivor, växellådor, instrumentpaneler, baksätessdynor och så vidare är enormt.

Alla dessa modeller och komponenter måste designas, utvecklas och tillverkas - vilket givetvis kostar en rejäl slant.

Som kontrast levererade Tesla 1,3 miljoner bilar, där i princip alla antingen var Model 3 eller Model Y. Antalet Model S och X är i sammanhanget försumbart. Försäljningen bestod alltså av två modeller, som delar väldigt mycket teknik och komponenter. Samma motorer, ingen växellåda och i princip samma versioner, med väldigt få (men dyra) tillval.

Prissänkningen kommer givetvis att slå hårt mot andrahandsvärdet på Model 3 och Y, vilket redan innan sänkningen hade fått sig en snyting. Samtidigt måste konkurrenterna se över sin prisbild, kan exempelvis Volvo fortsätta att ta 637 400 kronor för sin basversion av XC40 Recharge? Det är dagsläget 88 230 kronor mer än vad en Tesla Model Y kostar! Vilket av dessa två bilar som är det bästa köpet behöver man inte fråga testlaget två gånger om.

Kanske gör Tesla denna enorma prissänkning för att man kan det och fortfarande tjänar bra med pengar samtidigt som man sätter käppar i hjulen för konkurrenterna – som kommer att få väldigt svårt med sin lönsamhet. Om det gynnar elektrifieringen av bilvärlden är inte helt säkert, i alla fall inte i det korta perspektivet. Men lägre priser är alltid bra för bilköparna.



Ägarna avslöjar: Så bra är Teslas elbilar – på riktigt



Tesla Model 2 närmar sig – ny plattform visas i mars



Tesla inför radar för självkörning (igen)



Tesla Hearse 3 – en likbil att dö för



Alrik Söderlind

7. Därför tokdumpar Tesla priserna – startar priskrig på elbilar

PUBLICERAT 13/01/2023 AV MATHS NILSSON

ANALYS – ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTENS EGNA.

Teslas enorma prissänkningar sänder en chockvåg i hela bilbranschen.



Många biltillverkare står nu med för dyra elbilar som blir mycket svåra att sälja – och nu väntar ett priskrig där du är vinnare.

Teslas egen förklaring till chocksänkningen är att de har bilbranschens lägsta kostnader och vill idka välgörenhet och föra över det till kunderna. Sanningen är dock att bilarna inte längre gick att sälja med de höga priserna på grund av höjda räntor.

Prissänkningen på 22 procent har gjort att Tesla Model Y nu är den billigaste större elbil-en. En av de bästa elbilarna på marknaden går nu att köpa för 539 990 kronor. De största konkurrenternas modeller ligger betydligt högre och deras elbilar kommer att bli svåra att sälja.

Allt talar för att konkurrenterna också måste sänka sina priser kraftigt och att ett priskrig är att vänta. Tesla förklarar nu sin stora prisoffensiv med att läget i komponentbristen i bilbranschen normaliserats och att de vill föra över lägre kostnader till kunderna.

– När vi lämnar det som har varit ett turbulent år med störningar i leveranskedjan har vi observerat en normalisering av en del av kostnadsinflationen, vilket ger oss förtroendet att föra över dessa till våra kunder.

Tesla har nu genomfört prissänkningen i hela världen och säger sig vilja göra sina elbilar mer tillgängliga för fler.

– När den lokala fordonsproduktionen fortsätter att öka och vi får ytterligare skalfördelar globalt, gör vi Model 3 och Model Y ännu mer tillgängliga i hela EMEA.



Sveriges mest sålda elbil Volkswagen ID.4 är nu 45 000 kronor dyrare än Tesla Model Y.

Sanningen är dock en annan än att Tesla börjat med välgörenhet. De senaste kvartalen har Tesla haft rekordhöga marginaler och tjänat mer per tillverkad bil i världen undantaget Ferrari. Att ett börsnoterat vinstdrivande företag skulle vilja sänka priserna av altruistiska skäl om de kan sälja dyrt faller på sin egen orimlighet.

Efter att räntorna på billån skenat i höjden hade alltför få köpare råd med en ny Tesla och prissänkningen är en nödvändighet för att bilköparna ska ha råd att köpa de närmare två miljoner bilar som Tesla planerar att tillverka i år. Orderböckerna börjar bli tomma eftersom leveranstiden på en ny Tesla är minimal.

Bilderna på **rasande Teslaägare i Kina som demonstrerar** för att de fått betala 100 000-tals kronor för mycket för sina nyköpta Teslor har väckt stor uppmärksamhet. Smällen i Sverige blir inte lika stor som i Kina och vi lär knappast få se några kravaller, då de som tagit leverans på slutet av de billigaste modellerna fått klimatbonus. Men redan efter några timmar är en del svenska Teslaägare arga när de får se värdet på bilen falla kraftigt.

– Tack Tesla för att min nya MYP blev värd 100 000 kronor mindre och att restvärdet på billånet inte längre gäller, skriver en ägare.

För dig som ska planerar att köpa en ny elbil är de stora prissänkningarna väldigt goda nyheter, du blir vinnare. Tesla Model Y för 539 900 kronor med dragkrok måste sägas vara rena fyndköpet nu jämfört med andra elbilar på marknaden. Och den som hellre väljer ett annat bilmärke kan räkna med att få stora rabatter vid förhandlingen hos bilhandlaren. De största förlorarna är de som väntat i ett år på sin nya elbil hos tillverkare som har svårt att leverera bilar och beställt den till ett mycket högt pris. Vändningen i bilbranschen har gått mycket fort – från glödhet till iskallt och från prisrusning till prisfall.

Att Volvo ska kunna fortsätta ta 637 000 kronor för sin enklaste **XC40 Recharge** eller att Volkswagen ska kunna ta 585 000 kronor för den enklaste **Volkswagen ID.4** när en Tesla med bättre egenskaper kostar 539 900 kronor framstår nu som en omöjlighet. Tesla har startat ett priskrig på elbilar. De etablerade biltillverkarna är stora förlorare då detta blir detta mycket plågsamt då Tesla har betydligt lägre tillverkningskostnader och många tillverkare nu kommer att tvingas sälja elbilar med förlust. Den stora vinnaren är bilköparna som ännu inte skaffat elbil.



*Volvo XC40 Recharge är betydligt mindre än Tesla Model Y
men nästan 100 000 kronor dyrare.*

Teslas nya priser i Sverige från 13 januari 2023

	Nytt pris	Tidigare	Skillnad	Sänkning, %
Tesla Model 3	519990	629990	-110000	-17,46%
Tesla Model 3 Long Range	609990	707990	-98000	-13,84%
Tesla Model 3 Performance	679000	749990	-70990	-9,47%
Tesla Model Y	539990	689990	-150000	-21,74%
Tesla Model Y Long Range	629990	768990	-139000	-18,08%
Tesla Model Y Performance	729990	808990	-79000	-9,77%



Maths Nilsson

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

Feber

8. Krabbgång med Hyundai Ioniq 5

AV BOBBY GREEN TIS. 10 JAN 2023, 18:00.

Alla fyra hjulen går att vrida 90 grader.



FILMER: <https://youtu.be/ql5vgZy8zqw>.

Nej, principen är inte ny utan har funnits i en herrans massa år, vilket ni bland annat kan se [här](#), men det hela är ändå rätt så imponerande. Det vi får se här är Hyundai Mobis teknik som de har hållit på med några år, men först nu har den installerats på en Ioniq 5. Det handlar om helt ny upphängning för vardera hjul som gör att de alla kan roteras 90 grader. På så vis kan bilen flyttas i sidled, snurra ett varv busenkelt och göra diverse andra skojsiga manövrar. Givetvis något enklare att installera på en elbil då det tenderar att finnas lite mer plats i och nära hjulhusen för såna här grejer. Både fram och bak har man dock fått kapa upp för att hjulen ska gå fritt, men det här är ju också bara en prototyp för att demonstrera tekniken. När och om det här kommer att dyka upp i en produktionsmodell i framtiden återstår att se, men det vore väl kanske lite kul? Alla blir helt plötsligt världsmästare på att fickparkera.

Bonusklipp: <https://youtu.be/hsMebu7OFwQ>.



Det här är bilen som kan köra på sniskan
Blir mindre när den ska parkeras

9. Turkisk elbil till Sverige – stöttar Erdogan

Av Marcus Berggren.

14 Januari, 2023.

Det turkiska elbilsmärket Togg ska dra igång sin tillverkning under våren. Först ut är en elektrisk suv som kommer att erbjudas i två utföranden och nu är det bekräftat att märket ska börja saluföras på den svenska marknaden.



Hade du kunnat tänka dig en turkisk bil?

Först ut är en elsuv som ännu inte fått ett namn. Det som skiljer de två varianterna åt är antalet elmotorer – en eller två – samt prestandan – 204 eller 408 hästkrafter.

Vissa hävdar att den nya turkiska elsuven är till för att hjälpa Erdogan **vinna det turkiska valet i sommar**.

Upp till 50 mils räckvidd

Räckvidden sägs vara upp till 50 mil och laddning till 80 procent ska ta cirka 25 minuter. Innan bilen når svensk mark ska den börja säljas i Turkiet. Fabriken där bilen tillverkas sägs ha en kapacitet på upp till 100 000 bilar per år.

Ifall de försäljningssiffrorna kan nås återstår att se – hur attraktiv en turkisk elbil kan tänkas vara förblir oklart.



Togg, det nya turkiska elbilsmärket, är Erdogans påfund.

Togg är ett turkiskt folkbilsmärke

Den turkiska bilindustrin fokuserar till stor del på att producera bilar åt andra aktörer.

Tillverkare som Fiat, Renault, Hyundai, Toyota, Honda och Ford har fabriker där och det exporteras årligen bilar till ett värde av motsvarande 200 miljarder kronor.

Trogg är inte det första turkiska märket – det finns aktörer som Anadol, Oyak och Tofaş. Det Trogg emellertid är först med är att tillverka elbilar.

Landet har en infrastruktur som är mer lämpad för elbilar än man kan tro.

Oklar lansering

Exakt när den nya elsuven från Trogg dyker upp återstår att se – först och främst måste modellen få ett namn. Därefter väntas säljstart i Turkiet följt av lansering på andra marknader.

Sverige är en så kallad prioriterad elbilsmarknad, därav turkarnas intresse av att lansera den på svensk mark.

Läs även: [Ingen Natoresa till Turkiet.](#)

Läs även: [Fem länder där du inte visste att det fanns elbilar.](#)



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.

10. Toyota visar el- och vätgasversioner av klassiska modeller

AV BOBBY GREEN 2023-01-13 KL 16:00.

AE86 Corolla Levin och Sprinter Trueno uppdateras.



AE86 är en riktigt klassisk beteckning på roliga modeller från Toyota. Högvarviga motorer, 50/50 viktfordelning och bakhjulsdrift gjorde bilarna perfekta att busa med, och folk gör det än idag. Toyota vet att de är populära och presenterar nu två uppdaterade versioner av klassikern.

Vi börjar med Truenon som kallas för AE86 H2 Concept. I denna har man modifierat bensinfyran på 1,6 liter så att den även kan gå på vätgas. I bagagerummet sitter dubbla tankar som man plockat från modellen Mirai.

Den andra bilen är den så kallade Levin-versionen och denna har man istället konverterat till ren eldrift. Elmotorn är plockad från pick-upen Tundra och batteripaketet kommer från den senaste generationen av Prius. Den fempetade växellådan finns dock kvar för att ge mer körglädje.

Båda bilarna är bara koncept just nu men Toyota berättar att det i framtiden kanske skulle bli så att man kommer erbjuda konverteringskit till befintliga bilar.





Car Throttle testar klassikern Toyota AE86



**Toyota 86 med 31 års ålderskillnad
Ron har en AE och en GT**



**Hur står sig GT 86 mot gamla AE86
Auto Express testar**

11. VW släpper elektrisk racerbuss: Nya ID.Buzz GTX får 340 hk

PUBLICERAT 12/01/2023 AV MATHS NILSSON.

Den elektriska Folkabussen VW ID.Buzz har blivit en jättesuccé. Nu avslöjar Volkswagen att de släpper en snabb GTX-version i år med 340 hästkrafter. – GTX kommer att vara en cool högpresterande version, med 340 hästkrafter, en speciell interiör, nya exteriörfärger och några ytterligare funktioner, säger Volkswagens FoU-chef Kai Gruenitz till Autocar.



Volkswagen ID.Buzz har tagit Europas elbilsköpare med storm och modellen är slutsåld för lång tid framåt. Leveranserna av den första modellen har just kommit igång när Volkswagen nu släpper en stor nyhet om modellen. Senare i år lanserar de minibussen i en snabb fyrhjuldriven GTX-version.

Vid ett evenemang runt Årets Bil avslöjade Kai Gruenitz att den nya sportmodellen blir starkare än ID.4 GTX och får en tuffare design än vanliga ID.Buzz. Bilen får hela 340 hästkrafter, speciell interiör och speciell exteriörfärg. Sannolikt kommer det också komma en svagare fyrhjuldriven GTX-buss.

Senare i sommar är det dags för nästa ID.Buzz-nyhet, då avslöjar Volkswagen en 25 centimeter längre variant som får tre sätesrader och sju sittplatser.

– Den kommer att ha tre rader och sju säten, och du kan dra ut dem alla bakifrån. Den kommer också att ha kaptensstolar som vänder sig., säger Kai Gruenitz som verkar ha varit på sitt språksamma humör.

Nyheter stannar faktiskt inte där. Det kommer även en så kallad California-version för campare av ID.Buzz. Volkswagen jobbar just nu fram konceptet för en husbilsversion som ska släppas år 2025.



ID. Buzz kommer i ett sportigt GTX-utförande som blir starkare än ID.4 GTX.



Än så länge är ID. Buzz bara femsitsig, men i sommar kommer den sjuitsiga versionen.



Maths Nilsson

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

12. Mer effekt i ny Coyote-V8

Text: Joakim Nyberg. Publicerad: 2023-01-11 15:00.

Nya Ford Mustang utrustas med en fjärde generation av Fords Coyote-V8.



Mest effekt hittas i Dark Horse-modellen. Med sina 500 hästkrafter är det den mest kraftfulla Mustangen någonsin – som inte kommer från Shelby.

V8:an är fortsatt utan assistans från turbo eller kompressor. En ny balanserad vevaxel, smidda kolvar och stakar, och starkare kamaxlar är del av uppgraderingarna som låter V8:an varva upp till 7 500 rpm. Dubbla insug med dubbla gasspjäll är också en nyhet för Coyote-familjen.



Den vanliga GT:n får välsignas med 480 hästar, utöver den i grillen. Med Fords "active valve"-avgassystem ökas effekten med ytterligare sex hästkrafter, men främst blir det lite goare ljud och ger möjlighet att tysta ner bilen vid behov.

Ecoboost-fyran får även den ökade effekt men hamnar trots sin turbo en lång bit efter V8:an. Enheten på 2,3 liter ger 315 hästar.

Den nya Mustangen börjar säljas i USA under sommaren nästa år och förväntas komma till Sverige under andra halvan av 2023.

13. Första testerna: Så bra är Årets Bil 2023 – Jeep Avenger

PUBLICERAT 16/01/2023.

AV MATHS NILSSON

Nya elbilen Jeep Avenger skrällde och blev Årets Bil 2023. Bilen är Jeeps första elbil och långt ifrån någon terräng-Jeep. Snarare är det en liten och gullig bil för staden. Men hur bra är egentligen Jeep Avenger och vad gjorde den till Årets Bil 2023? Carup har gått igenom de första testerna av Jeep Avenger. – Jeep har byggt en utmärkt stadsbil. Som alla anständiga elbilar är drivlinan tyst, smidig och lokalt utsläppsfri, skriver Top Gear.



Jeep Avenger skrällde och vann **Årets Bil 2023** före förhandsfavoriten Volkswagen ID.Buzz. Avenger kammade hem 328 poäng och fick 21 toppröster från journalistjuryn med 57 medlemmar. Det är första gången någonsin en Jeep är nominerad i Årets Bil och då blev det seger direkt.

Vad är det då som gör att Jeep Avenger slog ut konkurrenterna som Årets Bil? Det handlar om Jeeps allra första elbil någonsin. Designen har visserligen klara Jeepvibbar, men någon terrängbil handlar det inte om, till att börja med är bilen endast framhjulsdreven. Den har en relativt modest elmotor på 156 hästkrafter och tar sig 40 mil på en full laddning enligt WLTP-normen.

Enligt Jeep själva kombinerar bilen Jeeps DNA i en kompakt SUV. Ja, designen är mycket trevlig att titta på, men i själva verket delar bilen teknisk plattform med Opel Mokka-e, Peugeot e-2008 och e-208, den så kallade e-CMP-2. Batteriet sitter under stolarna fram och bak. Och det kommer faktiskt en bensindriven variant, men bara i Spanien och Italien.

Avenger tillverkas i Stellantis fabrik polska Tychy. Tack vare Jeeps Selec-Terrain och Hill Descent Control och god markfrigång lovar Jeep att terrängegenskaperna ska vara hyfsade, även om det i första hand är en stadsbil. Senare ska en fyrhjulsdriven version tillkomma.

Jeep Avenger har ett nytt batteri på 54 kWh, som tillverkas av Stellantis själva. Det består av 17 moduler och 102 celler som använder NMC 811 Lithium-Ion-kemi och levererar 400 km räckvidd i WLTP-cykeln, vilket blir 550 km i stadscykeln. Enligt Jeep är batteriet extra kompakt för att rymmas under fram- och baksätena och kardantunneln.

Jeep Avenger är en relativt liten bil som bara 4,08 m lång. Kanske föll juryn för det tuffa utseendet med korta överhäng fram och bak som ger fina proportioner. I kombination med ovanligt stora hjul för bilstorleken gör det att designen sticker ut.

Interiören är en modern historia med pekskärm i mitten och relativt få knappar. Jeep hävdar ändå att den är inspirerad av Wrangler. Sätena har läderinlägg och i vissa utrustningsnivåer finns massagefunktion. Baksätet är inte alltför stort, men räcker bra för småväxta personer. Bagageutrymmen är dock ganska rymligt för klassen och mäter 380 liter.

De första testerna av bilen är riktigt positiva, utan att vara så hyllande som man kanske förväntar sig av en Årets Bil-vinnare, men Avenger verkar vara en charmig stadsbil som framförallt går hem i södra Europa.

Top Gear framhåller att Jeep har byggt en utmärkt stadsbil, med OK räckvidd och tillräckligt snabb snabbladdning. Den sköter sig bra både i stan och på lite längre resor. Den gör heller inte bort sig när du kör ut i terrängen utanför allfarvägarna, men någon riktig terräng-Jeep är det inte.

– Jeep har byggt en utmärkt stadsbil. Som alla anständiga elbilar är drivlinan tyst, smidig och lokalt utsläppsfri. Det kvalificerar sig för olika incitament för billiga parkering och trängselzoner. Den är liten och manövrerbar och den boxiga konturen hjälper dig att bedöma hörnen. Den tåliga exteriören och fartguppssglada fjädringen lugnar dina nerver, skriver Top Gear.

Brittiska **What Car?** ger nya Jeep Avenger betyget fyra av fem, de lyfter fram att den är ett spännande och tilltalande tillskott till den minsta SUV-klassen. Den anständiga räckvidden kommer att ge den en egen nisch på marknaden.

– Även om den har viss terrängkapacitet, med Hill Descent Control och körlägen inklusive snö, sand och lera, är Avenger inte en fyrhjulsdriven bil. Den har skapats för att först och främst vara en bra terrängbil och har framhjulsdraft.

Det bockar av många kryss och generellt sett är det en kompetent och lättkörd bil, med få negativa egenskaper. Prestandan är bra vid låga hastigheter, vilket gör den enkel i stoppstart-trafik, men den blir lite mer ansträngd i högre hastigheter, skriver tidningen.

Autocar är mycket positiva till bilen och konstaterar att Jeep aldrig tidigare har haft en så trendig och konkurrenskraftig produkt. "Avenger kommer inte att förändra världen, men den kommer säkert att förändra Jeeps värld", i alla fall om det något begränsade återförsäljarnätverket hänger med i svängarna, anser Autocar.

– Jeeps bilar har aldrig riktigt hängt med någonstans i Europa utanför Italien (där dess framgång till stor del är en biprodukt av förhållandet till Fiat) och anmärkningsvärt nog är bara en av 100 stadsjeepar som säljs i Europa en Jeep. Efter många falska förhoppningar, så här är bilen Jeeps nya ägare Stellantis hoppas ska ändra på det: Jeep Avenger, skriver Autocar.

Jan-Erik Berggren på **Expressen** sitter i Årets Bil-juryn och lade sin toppröst på Volkswagen

ID.Buzz, men han är ändå relativt positiv till Jeep Avenger. Han framhåller att den är lättkörd och har en robust image och kan bli populär bland bilköparna, även om det i första hand är en stadsbil.

– Styrningen är riktigt bra och trots att Avenger, än så länge, bara är framhjulsdreven klarar den också av en sväng på en relativt lätt terrängbana. Det finns körlägen för sand, lera och snö och det finns kör-långsamt-nedför-backe-kontroll. Jag hinner också prova körlägen som eco, normal och sport men utan fyrhjulsdrift blir det här mest för syns skull. Det är inga större skillnader mellan de olika körprogrammen. 0-100 km/h ska enligt Jeep klaras av på nio sekunder, väldigt måttligt för att vara en elbil. Maximal toppfart är satt till 150 km/h, även det lägre än flera av konkurrenterna, skriver Expressens Jan-Erik Berggren.

Tyska [Focus](#) är positiva till bilens väldisponerade utrymmen som rymmer fyra vuxna med ett generöst bagageutrymme. Däremot sågar de faktumet att Jeep lanserar en bil utan fyrhjulsdrift.

– Bittert för Jeep-fans: vid marknads lanseringen kommer den elektriska Avenger med endast framhjulsdrift och är därför inte en riktig Jeep för många. Den bildhöjande fyrhjulsdrivna versionen, som många skulle vilja ha, kommer först i slutet av nästa år, skriver Focus.

De är imponerade av egenskaperna hos den tvåhjulsdrivna chassit.

– Även på en lätt terrängbana med konstgjord axelvridding presterade den elektriska crossovern stabilt och kändes, tack vare den exakt kontrollerbara elektriska drivningen, bekväm på hala underlag och ojämnt underlag.

Fakta: Jeep Avenger Electric

Pris i Sverige: Ej fastställt.

Motor: 156 hk (115 kW), vridmoment 260 Nm.

Batteri: litiumjon, 54 kWh brutto/51 kWh netto.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 256, längd 408, bredd 178, höjd 153.

Bagagevolym bak: 355 liter.

Acceleration: 0-100 km/h 9 sekunder.

Toppfart: 150 km/h.

Räckvidd: 40 mil, enligt WLTP.



Maths Nilsson

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

14. Aston Martin DBS provkörd – en brutal dröm

Av Marcus Berggren.

11 Januari, 2023.

Test: Aston Martin DBS Superleggera.



Att korsa kontinenter är inga problem i en DBS.

Aston Martin är för många ett drömmärke, särskilt bland bilentusiaster. Vissa ser det brittiska märket som en GT-vagnstillverkare av rang där hög komfort och kontinentkrossande prestanda kombineras.

Det har även starka drag av brittisk klass och elegans, något som grundar sig i de motorhistoriska böckerna.

Inte alltför länge sedan började man än en gång använda sig av den gamla DBS-beteckningen – en anrik sådan – med nya **DBS Superleggera**. Vi lade i Högsta Växeln och begav oss till Dubai för en provkörning.

Aston Martin DBS har rötter i historieböckerna

Att tillverka en Aston Martin – eller vilken superbil som helst – medför en rad utmaningar. Här räcker det inte att skapa en bil som är gångbar i samtiden, utan en Aston måste även vara tidlös – en drömbil för både nutida och kommande generationer av entusiaster.

Prestandamässigt har Aston Martin inte sparat på krutet. Plattan i mattan möts av att bjässen till Aston jobbar sig genom den åttastegade lådan i ett herrans tempo, något som ackompanjeras av ett avgasljud som får marken att skaka.



Interiören ger blandade intryck.

Något spektakulärt med motorn är bottenvridet – de 900 newtonmetrarna finns till förfogande redan vid 1 800 varv.

Det resulterar i att gasen i botten möts av kraftig acceleration, oavsett hastighet och varvtal. I sin tur innebär det att DBS Superleggera är enkel att glida runt i och att man sällan behöver utforska de övre delarna av motorns register.

Det finns en verklig finess i hur motor och växellåda är programmerade för att jobba som en enhet, och resultatet är en drivlina som är ändlöst flexibel under alla typer av körning.

Den känslan av finess genomsyrar även körupplevelsen i övrigt, och alla kontroller – från styrning, till bromsar och till gaspedal – känns kalibrerade för att fungera bra tillsammans.

Från Monte Carlo till Marbella

Aston Martin DBS Superleggera är ett landsvägslok av rang. I stadens trängre utrymmen är den knepig att ratta och den oändliga mängden döda vinklar gör den svårkörd i Dubais hetsiga trafik.

När man väl är ute på vägen försvinner emellertid känslan av klumpighet och ersätts av ett kompetent lugn.

Man får alltid känslan av att bilen klarar av bra mycket mer än man kräver av den och att verkligen utmana en DBS Superleggera kräver enormt mycket från föraren.

Fjädringskomforten är mycket bra, och med drivlinan i GT-läge blir färden både tyst och avslappnad. DBS Superleggera känns sannerligen som att den är skapt för en enda uppgift och det är att korsa kontinenter.

Till det yttre är DBS Superleggera en briljant adaptation av dagens designideal på vad som i grunden är ett klassiskt Aston-formspråk.

Det finns inga stora vingar eller skrikiga färgaccenter. Det är i stället klassiska, vackert svepande former som gäller.

Samtidigt ger de stora luftintagen, karossens låga bredd, samt den nästan totala avsaknaden av krom, ett diskret uttryck av kompetens och aggression.

Inredningen går i samma tecken som exteriören och träffar en nära perfekt balans av traditionell, handknåpad Aston-elegans med mycket läder, kombinerad med en i högsta grad modern och sportig design.



Den 5,2-liter stora dubbelturbomatade V12:an och 725 hästkrafter är enormt potent.

Summan av kardemumman

Aston Martin DBS Superleggera är en oerhört lyckad kreation, och erbjuder allt det en Aston i det översta skiktet ska.

Det rör sig om en klassisk elegans som återfinns i ett modernt designtänk. Samtidigt är den våldsamt snabb, men bibehåller komfortegenskaperna som en GT måste. Dess förmåga att korsa kontinenter utan att blinka är uppenbar.

Resultatet är som helhet magnifikt – det rör sig om en sanslöst kompetent, ruskigt dyr och fantastiskt vacker, brittisk muskelbil.

Aston Martin DBS Superleggera

Motor: 5,2-liters, V12, bensin, 725 hästkrafter, 900 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automat, bakhjulsdrift

Acceleration 0-100 km/h: 3,4 sekunder

Toppfart: 339 km/h

Vikt: 1 863 kg

Mått (längd/höjd/bredd):

4 715/1 295/1 970 mm

Pris: Testbil cirka 4 200 000 SEK

Högsta Växelns helhetsintryck av Aston Martin DBS Superleggera

Slutbetyg: 4,5/5

Aston Martin DBS Superleggera är ett landsvägslok av rang, och har med sin turboladdade tolv på hela 725 hästar en enorm fartpotential.

Att den dessutom är vacker, och sömlöst kombinerar klassisk Aston-elegans med ett modernt designspråk gör den till en fantastisk GT-vagn.

Läs även: [Aston Martin DBS 770 är en svindyr svansång.](#)



Marcus Berggren

15. Årets bil 2023: Jeep Avenger kör om alla andra








Publicerad 2023-01-13 12:38 (uppdaterad 2023-01-13 14:52). Text Erik Söderholm.

Volkswagen, Kia och Toyota får se sig slagna när nya elbilmodellen Jeep Avenger kör om konkurrenterna och lägger beslag på titeln Årets Bil.



Flera populära elbilar var med i slutstriden när Årets Bil skulle utses. Totalt var fem av sju finalister helt eldrivna, och som vinnare stod till slut **Jeep Avenger**.

Jeep Avenger sticker ut i Jeeps utbud på så sätt att den är framhjulsdreven, eldriven och aldrig ska säljas i USA. Avenger bygger på den uppdaterade elbilsplattformen eCMP2 vars föregångare används i elbilar som Citroën ë-C4, Peugeot e-208 och e-2008, Opel Mokka-e med flera. Vinnaren presenterades i Bryssel under fredagen, till skillnad från tidigare då vinnaren alltid avslöjades i samband med bilsalongen i Genève under våren.

							
	JEEP AVENGER	KIA NIRO	NISSAN ARIYA	PEUGEOT 408	RENAULT AUSTRAL	TOYOTA BZ4X / SUBARU SOLTERRA	VOLKSWAGEN ID.BUZZ
 Jan-Erik BERGGREN Expressen	7	2	5	0	0	1	10
 Carl-Johan LEJLAND Dagens Industri	2	3	6	1	1	3	9
 Tommy WAHLSTRÖM Vi Bilägare	2	4	5	1	1	2	10
 SWEDEN	11	9	16	2	2	6	29

Så här röstade de svenska jurymedlemmarna.

De sju finalisterna som gjorde upp om titeln blev klara i november. Startlistan bestod av Jeep Avenger, Kia Niro, Nissan Ariya, Peugeot 408, Renault Austral, Toyota bZ4X/Subaru Solterra och Volkswagen ID. Buzz.

Vi Bilägares testchef Tommy Wahlström är på plats i Bryssel för att se avtäckningen av vinnaren. Han satte Volkswagen ID.Buzz på sin förstaplats, följd av Nissan Ariya. Jeep Avenger gav han däremot bara två poäng.

– **Från att knappt** förekommit i förhandssnacket klättrade Jeeps första europeiskt utvecklade elbil till överlägsen seger. Förhandsfavoriten Volkswagen ID.Buzz fick nöja sig med en andraplats, säger Tommy Wahlström, och fortsätter:

– Med bred marginal knep Avenger segern och ledde omröstningen från start till mål. Avenger lyckades med konststycket att locka röster från alla journalister och klarade sig utan nolla i protokollet. 21 av jurymedlemmarna hade Jeep som sin favorit i omröstningen. I Sverige ska Avenger introduceras under våren. Priset är inte fastställt.

Förra året stod elbilen Kia EV6 som vinnare.

SÅ BLEV RESULTATET

1. **Jeep Avenger (328)**
2. **Volkswagen ID. Buzz (241)**
3. **Nissan Ariya (211)**
4. **Kia Niro (200)**
5. **Renault Austral (163)**
6. **Peugeot 408 (149)**
7. **Toyota bZ4X/Subaru Solterra (133)**



1. *Jeep Avenger.*



2. Volkswagen ID. Buzz.



3. Nissan Ariya.



4. Kia Niro.



5. Renault Austral.



6. Peugeot 408.



7. Toyota bZ4X/Subaru Solterra.

SÅ FUNKAR ÅRETS BIL

- Årets vinnare utsågs av 59 juryledamöter från 22 länder.
- Dagarna innan resultatet av omröstningen skulle publiceras beslutade organisationen att inte låta Ryssland delta och suspenderade de två ryska motorjournalisterna i juryn.
- Varje jurymedlem har 25 poäng att dela ut. Högsta summa som får ges är 10 poäng och de måste fördelas på minst fem bilar och på så sätt att varje medlem utser en tydlig vinnare. Därefter är det tillåtet att flera bilar får samma poäng i omröstningen.
- Testchef Tommy Wahlström representerar Vi Bilägare i juryn.
- Den typiska vinnarbilen är relativt kompakt, byggs i ett europeiskt land och erbjuds med någon form av elektrifiering. Men den "mallen" stämmer inte alltid in med vinnaren.

OM BARA NORDEN RÖSTAT

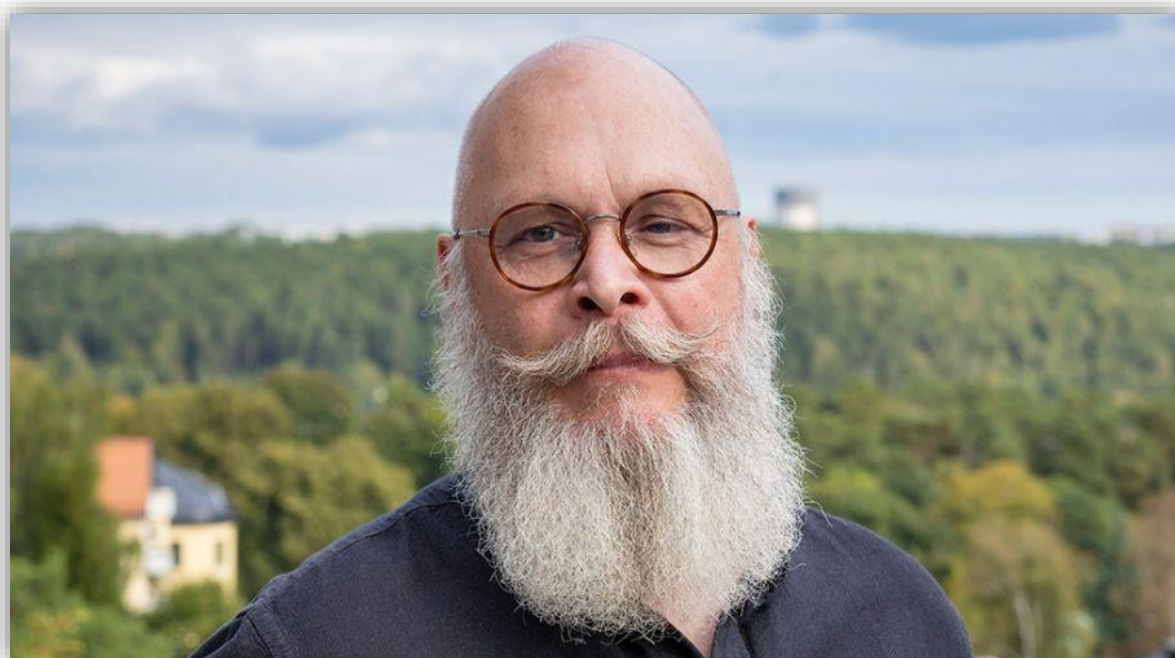
Jurymedlemmarna från Danmark, Finland, Norge och Sverige.

- 1. Volkswagen ID.Buzz (53)**
- 2. Nissan Ariya (30)**
- 3. Jeep Avenger (27)**
- 4. Kia Niro (18)**
- 5. Toyota bZ4X/Subaru Solterra (9)**
- 6. Peugeot 408 (8)**
- 7. Renault Austral (5)**

OM BARA SVERIGE RÖSTAT

Jan-Erik Berggren Expressen, Carl-Johan Lejland Dagens Industri, Tommy Wahlström Vi Bilägare.

- 1. Volkswagen ID.Buzz (29)**
- 2. Nissan Ariya (16)**
- 3. Jeep Avenger (11)**
- 4. Kia Niro (9)**
- 5. Toyota bZ4X/Subaru Solterra (6)**
- 6. Peugeot 408 (2)**
- 7. Renault Austral (2)**



Tommy Wahlströms kommentarer om finalisterna:

10 poäng: Volkswagen ID.Buzz

Med sin gulliga minibuss påbörjar Volkswagen den stora elektrifieringen av de lättaste transportfordonen. Förutom som personbilskombi kommer ID.Buzz som skåpbil i versionen Cargo vilken snart kommer att dyka upp på din egen gata iförd logotyper för den lokala elfirman. I sommar kommer en variant med förlängd hjulbas som ger mer lastutrymme eller upp till 7 sittplatser. Buzz kommer även med fyrhjulsdraft och i en sportversion kallad GTX med "minst 340 hk", enligt VW.

ID.Buzz kombinerar praktisk användbarhet med hög komfort, många finesser och ett utseende som gör en glad.

5 poäng: Nissan Ariya

Nissans nya elbil blir inte ett lika revolutionerande steg för att elektrifiera bilar för vanligt folk som en gång Leaf innebar men det är en väldigt bra bil. Tyst, lång räckvidd, snabb laddning under verkliga förhållanden, omfattande utrustning och en kvalitetskänsla i detaljerna som vi aldrig tidigare upplevt hos en Nissan.

4 poäng: Kia Niro

En vanlig bil för vanligt folk, med det mesta man behöver och tillräckligt med utrymme för de flesta sammanhang. Kanske inte den absolut högsta komforten men rimligt prissatt med tanke på sina goda elbilsegenskaper. Tråkigt bara att inte Kia lät den supersnabba 800-voltstekniken från EV6 sippra ned ett steg på modellstegen. Niro får klara sig med 400 V och når därmed inte riktigt höga laddhastigheter.

2 poäng: Toyota bZ4X/Subaru Solterra

Subaru och Toyotas gemensamma projekt imponerar inom några områden. Fyrhjulsdraften är spektakulärt bra och batteriets generösa garanti om 10 år eller 100 000 mil är marknadsledande och lär kunna få många elbilsskeptiker att våga ta klivet över. Fortfarande återstår en del utvecklingsarbete när det kommer till elbilsegenskaperna. Litet batteri i kombination med hög förbrukning ger kortare räckvidd än konkurrenterna. Även när det blir dags att snabbbladda hamnar Solterra/bZ4X på efterkälken.

2 poäng: Jeep Avenger

Blott 408 cm långa Jeep Avenger är ett riktigt litet charmtroll som är lätt att hantera och underhållande att köra. Fyrkantig kaross ger fina utrymmen i förhållande till storleken. Avenger kan bli en tuff konkurrent bland de minsta elbilarna om den får ett rimligt pris.

1 poäng: Peugeot 408

Peugeot låter den svenska klassikern Combi Coupe komma tillbaka i form av lätt högbyggda 408. Under skalet delas de flesta komponenterna med mellanklassbilen 308, bland annat laddhybridtekniken som gör att det i bästa fall går att köra upp mot 60 km på el. Peugeot har gjort ett väldigt bra jobb med att ställa in chassit och 408 är både kul att köra och skön att åka i. Fina utrymmen och spektakulär design tilltalar säkert många kunder men frågan är om de är beredda att betala BMW-pengar för en Peugeot?

1 poäng: Renault Austral

En särting bland de mindre hybridsuvarna i det att Renault valt att fortsätta med sin egen teknik i form av trecylindrig bensinmotor med turbo, två elmotorer och en kopplingslös växellåda av samma typ som används i Formel 1, "dogbox". Tekniken gör Austral snål på bränsle men Renaults hybridsystem är inte lika smidigt som de men hittar hos konkurrenterna.

BILARNA SOM VUNNIT

- 1964 Rover 2000
- 1965 Austin 1800
- 1966 Renault 16
- 1967 Fiat 124
- 1968 NSU Ro 80
- 1969 Peugeot 504
- 1970 Fiat 128
- 1971 Citroën GS
- 1972 Fiat 127
- 1973 Audi 80
- 1974 Mercedes 450S
- 1975 Citroën CX
- 1976 Simca 1307/1308
- 1977 Rover 3500
- 1978 Porsche 928
- 1979 Simca/Chrysler Horizon
- 1980 Lancia Delta
- 1981 Ford Escort
- 1982 Renault 9
- 1983 Audi 100
- 1984 Fiat Uno
- 1985 Opel Kadett
- 1986 Ford Scorpio
- 1987 Opel Omega
- 1988 Peugeot 405
- 1989 Fiat Tipo
- 1990 Citroën XM
- 1991 Renault Clio
- 1992 Volkswagen Golf
- 1993 Nissan Micra
- 1994 Ford Mondeo
- 1995 Fiat Punto
- 1996 Fiat Bravo/Brava
- 1997 Renault Mégane Scénic
- 1998 Alfa Romeo 156
- 1999 Ford Focus
- 2000 Toyota Yaris
- 2001 Alfa Romeo 147
- 2002 Peugeot 307
- 2003 Renault Mégane
- 2004 Fiat Panda
- 2005 Toyota Prius
- 2006 Renault Clio
- 2007 Ford S-Max
- 2008 Fiat 500
- 2009 Opel/Vauxhall Insignia
- 2010 Volkswagen Polo
- 2011 Nissan Leaf
- 2012 Opel Ampera/Chevrolet Volt
- 2013 VW Golf
- 2014 Peugeot 308
- 2015 Volkswagen Passat
- 2016 Opel Astra
- 2017 Peugeot 3008
- 2018 Volvo XC40
- 2019 Jaguar I-Pace
- 2020 Peugeot 208
- 2021 Toyota Yaris
- 2022 Kia EV6



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kia EV6 kör om konkurrenterna – blir Årets Bil



Officiellt: Tesla Model 3 fränkörd i Årets Bil



Jaguar I-Pace Årets Bil 2019



Årets Bil utsedd – Toyota Yaris kör om alla andra

16. Ferrarin som bara säljs i Sverige och Norge

Av Marcus Berggren.

12 Januari, 2023.

Ferrari är kända för att tillverka exklusiva bilar av högsta kaliber. Av den anledningen finns det ett antal modeller som nästan är helt unika och det finns en modell som bara säljs i Norge och Sverige.



Ferraribilarna (godiset) har ingenting med det italienska märket att göra.

Ferrarin i fråga är godiset som kallas för Ferraribilen som endast får heta det på den svenska och norska marknaden. **På alla andra marknader heter den nämligen Grand Prix.**

Världens mest sålda Ferrari – med råge

Totalt tillverkas det 1 200 ton av de olika Ferrari-modellerna. Totalt rör det sig om 16 miljoner enheter, vilket är 50 procent mer än Toyotas totala årsproduktion av fordon.

Godiset kommer från godistillverkaren Toms och har funnits på den svenska marknaden sedan 1984 – samma år som 288 GTO och Testarossa kom till världen.

Smakerna som erbjuds är bland andra de klassiska röda som smakar hallon, cola, sur cola, sur hallon och sura frukter.

Italienarna lägger sig i

Ferrari är kända för att vara nitiska till användandet av sitt varumärke. Ferrari är emellertid ett italienskt efternamn varför det exempelvis finns ett prosecco med samma namn.



Det finns en rad smaker på Ferraribilar att välja bland.

Varför godisbilar som heter Ferrari tillåts säljas på den svenska och norska marknaden är dock oklart.

Antingen är det en fråga om att de helt enkelt inte känner till det svenska godiset – vilket känns orimligt då Sverige är en förvånansvärt stor marknad för det italienska märket – eller för att det inte ser bra ut att börja bråka med ett godisföretag.

Oavsett vad är alltså Ferraribilar i godisform bestämt exotiska på alla marknader förutom i Sverige och Norge. Frågan är hur länge det fortsätter att vara så.

Läs även: [Ferrari är årets vinnare i bilbranschen.](#)

Läs även: [Så mycket ärver familjen Ferrari.](#)

Läs även: [Ferrari Enzo kvaddad under leverans till kund.](#)

Läs även: [Provkörning av Ferrari 296 GTS.](#)



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.



17. "Säljarna är säkerligen besvikna"

Av redaktören för bytbil.

2023-01-16.

Inga nya bud under sista veckan



Intresset var till en början enormt. Men den 62 år gamla Rolls-Roycen kom till slut inte ens upp till hälften av det uppskattade värdet och ska nu läggas ut på auktion igen.

– Det tog sig onekligen lite märkliga turer, konstaterar Ronny Henriksson, en av ägarna till Auktionsmagasinet Vänersborg.

Bytbil har [tidigare skrivit](#) om den Rolls-Royce Phantom III från 1936 som säljs via Auktionsmagasinet Vänersborg.

Annonsen lades upp i mitten på december och drog ovanligt många ögon till sig. Ett 40-tal personer ringde på den unika bilen och redan den 25 december hade 43 bud kommit in.

Men sedan stannade allt av. Bara ett bud till kom in efter årsskiftet. Den 7 januari budades 900 000 kronor på bilen som värderats till två miljoner kronor och sista veckan kom alltså inga fler bud. Auktionen avslutades under söndagskvällen den 15 januari.

"Normalt sett är det tvärtom"

På auktionsannonsen, som finns på [Auctionet](#), står det att bevakningspriset inte uppnåts.

– Vi hade ju ett högt intresse initialt och sedan avtog det. Normalt sett är det tvärtom, säger Ronny Henriksson.

– Detta betyder att vi kommer att lägga ut bilen för auktion nummer två här under veckan. Efter att auktionen avslutades ska flera intressenter hört av sig.

– Det förekommer varje dag i veckan för oss att folk ringer för att de har missat auktionsavslutet. Det är inget ovanligt.

”Säkerligen besvikna”

Nästa gång bilen kommer upp på auktion blir det inte under en månads tid, som förra gången.

– Det kommer nog att bli kortare displaytid. Anledningen till att denna var så lång var att det var många helgdagar emellan.

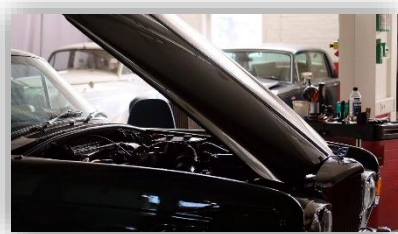
Ronny Henriksson har varit i kontakt med säljarna.

– De är säkerligen besvikna, såklart. Men det är bara att ta nya tag. Det är inga konstigheter, utan bara att få ut den igen.

Relaterade artiklar:



Enormt intresse för Rolls-Royce från 1936: ”Spinner som en katt”



Rolls-Royce-verkstaden i konkurs - nu säljs kundernas lyxbilar



Karl Lagerfelds Rolls-Royces säljs för miljoner



Diktatorns Koenigsegg såldes för rekordpris



18. Voisin C25 Aerodyne 1934-1935

Höjden av Gabrielle Voisins vision nåddes med Aérodyne, en fyrsitsig fastback som exemplifierade Frankrikes kärlek till luftfart. Men till skillnad från allt annat från perioden kunde Voisin utnyttja modernistiska linjer där de andra designhusen inte kunde undkomma franska kurvor.



Aérodynes historia började sommaren 1934 när Voisin skapade en prototyp som senare skulle visas den hösten på bilsalongen i Paris. Med det försökte han uppmärksamma sina innovationer som ett glidande taklucka, radiell motor och ny stil som skilde sig från de tidigare Noël-Noël Telmont-linjerna.

Lättviktigt uttryck är ett huvudtema i Aérodyne. Exempel på detta kan ses i de smala skärmarna som krävde stödstöd, en öppen sittbrunn och små strålkastaromgivningar.

Ett annat fokus i bilen är det infällbara taket som formar hela fastback-taklinjen och stängs direkt på toppen av vindrutan. Enheten är pneumatisk och bygger på en tvåcylindrig sugmotor som är monterad i bagageutrymmet. Driften av toppen är långsam, men nästan tyst. Flera fönster sattes in i takluckan för att ge sikt bakåt på olika positioner.

Aérodyne var riktad mot toppen av marknaden och var fullt utrustad med funktioner som Dufaux-Repousseau-dämpare som kunde justeras från instrumentbrädan. En hel uppsjö av Jaeger-mätare kompletterade också instrumentbrädan och Lalique askkoppar ingick i dörarna.

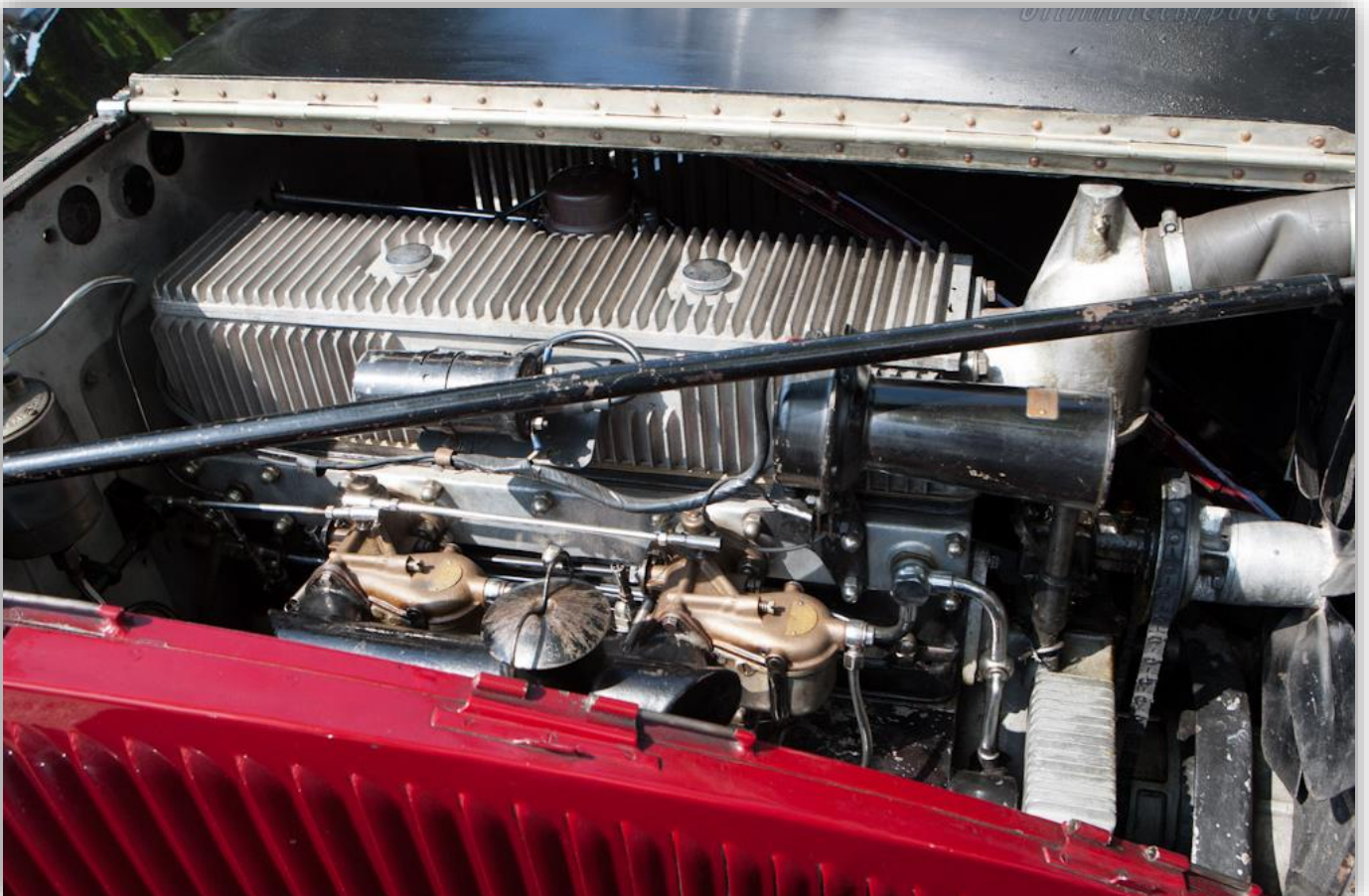
Chassidetaljerna på C25 var inte långt ifrån C24 med en förändrad bakre lådsektion. Slidventilen inline-6 förblev i stort sett orörd förutom att den främre kylarfläkten drevs av ett bälte istället för växlar. Enheten var ansluten till en tvåväxlad växellåda med elektro-mekanisk överväxel.



Slidventilmotorn ersatte standardventilerna med rörliga slider som omgav kolven för att "avslöja" insugnings- och avgasportar. Detta komplexa system fungerade utan retur fjädrar och möjliggjorde mycket höga motorvarvtal med mindre belastning än en konventionell stötstångs-design. Den resulterande tystare körningen kompenserade det lilla diset som avgaserna lämnade efter sig när olja gled mellan sliderna och cylinderväggarna.

Medan avsikten var att göra två dussin Aerodynes, var det bara några få exempel som verkligen slutfördes, inklusive vår funktionsbil som vann Best of Show på Pebble Beach Concours d'Elegance 2011. De små produktionssiffrorna var ett direkt resultat av den dåliga ekonomin vid den tiden i kombination med en stor prislapp.

Flera källor har listat att sju Aérodynes tillverkades och att fyra bilar överlever. Vi kan bara definitivt säga att vi har fotograferat tre separata exempel.



MOTORNYTT

SLUT