



*Oldsmobile Cutlass Rallye 350 Sport Coupe 1970.*

1. För första gången på 30 år minskar antalet bilar i trafik
2. Byta till elbil eller behålla avgasbilen
3. Elbilen är nu det dyraste alternativet att köra
4. EU kan gå med på undantag från förbud mot förbränningsmotorer
5. Redwood Materials återvinner 95 procent av metaller från batterier
6. Så ska Nissan sänka kostnaderna på elbilar
7. Så mycket tjänar Porsche på varje såld bil
8. Succé för nya Volvo EX90
9. Så bra är futuristiska elbilen Hyundai Ioniq 6 i testerna
10. Mercedes T-klass är lika premium som praktisk
11. Ineos Grenadier är terrängbilen som överraskar stort
12. Fullt ös med Koenigsegg Jesko Absolut
13. BMW satsar på bensen och diesel samt toppar med ny V8
14. Idag är det V8:ans dag
15. Snart kör två av tre stadsbussar på el i Västra Götaland
16. Mack presenterar sin första eldrivna lastbil
17. Volta Zero typgodkänd
18. Nya Harley-Davidson inför våren
19. Knepen som kapade förbrukningen i Audi 100
20. Så stal Nordkorea 1 000 Volvo 144
21. Oldsmobiles gulaste modell
22. Alonso förlorar pallplatsen i F1 i Saudiarabien

**Feber**

## 1. För första gången på 30 år minskar antalet bilar i trafik

AV BOBBY GREEN I DAG KL 15:00

Färre nya bilar reggade, fler avställda och ökad export.



Eftersom färre nya bilar registrerades, att flera ställdes av och att exporten av bilar ökade i Sverige är det nu för första gången på 30 år färre bilar i trafik. Jämför man 2022 med 2021 så har antalet minskat med 6200 bilar. Senast det minskade var vid finanskrisen 1992-1993 och dessförinnan 1977-1979 när oljekrisen gjorde att bränslepriserna rusade. Men annars har det alltid ökat. Siffrorna kommer från [Trafikanalys](#) som även meddelar att de bilarna som är i trafik och rullar blir allt äldre. De kanske håller bättre än tidigare och ekonomin kanske gör att man behåller en bil längre än vad man gjorde tidigare.



**Volvo sålde flest bilar i Sverige 2022**  
**Och Volkswagen har den populäraste elbilen**



**Bobby Green**

## 2. Byta till elbil eller behålla avgasbilen? Här är forskarnas ”svar”

Publicerad 2023-03-14 kl 6:30, text Erik Söderholm

Det går inte att säga vad som är den ”optimala” livslängden på en bil med avgasmotor, enligt en ny studie. Men forskarna är tydliga med att det är ändå är bra i längden att bilägare byter till en effektiv elbil.



**När är det bäst** för miljön och klimatet att skrota bilen och köpa en ny – och när är det bäst att köra vidare i ”gammelmilen”? Det är en svår fråga som många bilägare ställs inför. För drygt tre år sedan kom en rapport från forskare på Chalmers som räknat ut att det finns klimatmässiga fördelar med att återvinna en bil **redan efter elva år**. Det är betydligt mindre än den genomsnittliga livslängden för bilar i Sverige, på mellan 17 och 19 år.

– Det visade sig att vi har mycket att vinna på att korta livstiden för en stor del av den befintliga fordonsflottan, sa Lars Nykvist, vd på Kvdbil, som tillsammans med Chalmers låg bakom rapporten.

”Enligt våra beräkningar är det inte lämpligt att införa en skrotningspremie i Sverige”

**Nu slår ett nytt** forskningsprojekt mellan Chalmers och IVL Svenska Miljöinstitutet fast att det **inte är bra att skrota bilar i förtid**. Någon exakt ”optimal livslängd” för bilar avslöjar inte rapporten, men Mats-Ola Larsson som är mobilitetsexpert på IVL säger att det i alla fall inte borde införas någon skrotningspremie för att få fler bilägare att återvinna sin gamla bil för att köpa en ny.

– Enligt våra beräkningar är det inte lämpligt att införa en skrotningspremie i Sverige. Vi har räknat på olika scenarier där en genomsnittlig bensinbil eller diesel skrotas ut i förtid och byts till elbil, säger han.

Till fördelarna med att snabba på utskrotningen av gamla bilar finns högre säkerhetsnivå i trafiken och lägre utsläpp. Men det är också en dyr lösning, och efterfrågan på dyra metaller ökar när nya bilar måste tillverkas.



*Om en äldre bilsbil ersätts av en ny elbil minskar utsläppen av koldioxid ur ett livscykel-perspektiv – även inräknat tillverkningen av batteriet. Men med äldre dieslbilar är läget ett annat.*

**Klas Hedvall** på Chalmers Industriteknik säger att det är positivt att produkter kan återanvändas, men det förlänger cirkulationstiden och enligt honom är också andelen material som kan återanvändas i bilar relativt låg ur en helhetssynpunkt.

– Effekten av en förtida utskrotning skulle bli ett ökat behov av material, och i slutänden högre förluster av värdefulla ämnen. Samtidigt är elektrifieringen nödvändig. Vi rekommenderar alla bilköpare att välja eldrivna fordon när de passar för behoven, betonar Klas Hedvall.

**Just övergången** till eldrift är något som återkommer flera gånger i rapporten. ”Inom detta projekt har det inte varit möjligt att formulera en optimal livslängd utifrån de aspekter som studerats. Men oavsett livslängd är det nödvändigt att snabbt ställa om flottan till eldrift”, står det bland annat.

Det måste dock kombineras med flera andra åtgärder som minskar behovet av värdefulla material, enligt studien. Det handlar bland annat om att använda bilarna effektivare och att välja bilar med lägre förbrukning och mindre batterier.

#### **BYTA BIL ELLER INTE? SÅ SÄGER RAPPORTEN**

- Att förkorta snittlivslängden för personbilar i Sverige från dagens 17–19 år skulle ge bättre trafiksäkerhet, men högre efterfrågan på resurser och material. Det skulle också vara en dyr lösning rent samhällsekonomiskt.
- Om äldre bilsbilar ersätts av elbilar minskar utsläppen av koldioxid samt vissa miljö- och hälsofarliga utsläpp sett ut ett livscykelperspektiv. Det gäller även med tanke på elbilens stora utsläpp under själva tillverkningsfasen.
- Om det i stället är dieslbilar som skrotas ut snabbare minskar däremot inte koldioxidutsläppen, enligt rapporten – åtminstone inte så länge dieslbilarna körs på bränsle som uppfyller reduktionsplikten fram till 2030. Men just nu råder stor osäkerhet kring om reduktionsplikten blir kvar eller hur hög nivån blir. Om reduktionsplikten sänks har dieseln en större fossil andel och då ökar utsläppen jämfört med att byta till en elbil.

- Nettoeffekten på de samlade utsläppen av växthusgaser är mer svårbedömd, enligt rapporten. Dessa bestäms på systemnivå i stor utsträckning av nationella och internationella regelverk.
- Bildelning och effektivare bilar med lägre förbrukning skulle vara bra för utsläpps nivåerna.

Källa: *Bilars optimala livslängd*



Erik Söderholm

### MER FRÅN VI BILÄGARE:



### Volkswagens egna siffror: Så står sig elbil mot bilsinbil



### Livslängd på elbilars batteri?



### Biltillverkarnas knep: Så ska nya modeller kunna leva i 10 år



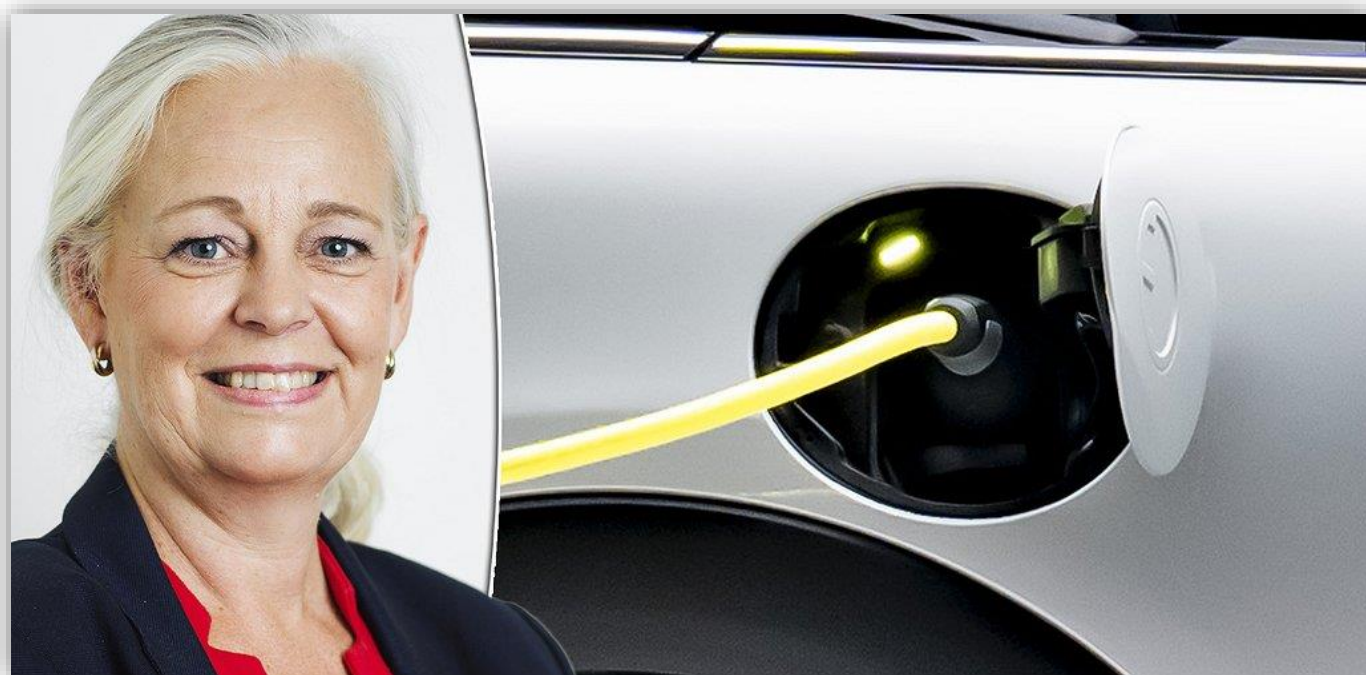
### Toyotas nya satsning ska ge bilarna längre livslängd



### 3. Elbilen är nu det dyraste alternativet att köra

Av Redaktören bytbil 2023-02 28

"Inte ens med kostnadsfri laddning blir det billigare att köra elbil".



*Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.*

**Klimatbonusen har slopats, men malus-skatten ligger kvar. Och nu är elbilen det dyraste bilalternativ som finns per mil, enligt Riksförbundet M Sverige. – Det är ett svek mot hushållen att det inte går att räkna hem köpet av en elbil, säger förbundets vd Caroline Drabe.**

Det var som bekant i november förra året som regeringen valde att **avskaffa klimatbonusen** som betalas ut vid köp av bränslesnåla bilar.

Över tre månader har gått sedan dess och Riksförbundet M Sveriges medlemstidning Motor har jämfört milkostnaderna för de olika drivmedelsalternativen på marknaden.

De menar att kalkylen för elbilar inte går ihop utan klimatbonusen och att kostnaden per mil med en elbil är högre än om man kör laddhybrid eller bensinbil. Då står själva drivmedlet för en relativt liten del av den totala kostnaden. Snarare är det värdeminskningen och eventuella kreditkostnader som gör att milkostnaden sticker iväg. "Inte ens med kostnadsfri laddning blir det billigare att köra elbil", står det i M Sveriges pressmeddelande.

#### **"Ett helt annat läge"**

Det var ju tänkt att klimatbonusen skulle skynda på omställningen till en mer elektrifierad fordonsflotta. Dessa tendenser kunde också ses under några år. Men efter att klimatbonusen togs bort har svenskarnas motivation till att byta bort fossilbilarna minskat, hävdar förbundet.

– För privatpersoner saknas nu ekonomiska fördelar med att välja en elbil. Det är ett helt annat läge utan klimatbilsbonus, säger Caroline Drabe, vd på Riksförbundet M Sverige.

– Det är ett svek mot hushållen att det inte går att räkna hem köpet av en elbil, särskilt eftersom regeringen menar att den gröna omställningen främst ska äga rum genom elektrifiering och dessutom fortsätter att ge företagen kraftfulla subventioner när anställda får förmåner. För att nå 2030-målet är det viktigt att elbilarna fortsätter att öka.

### "Inte acceptabelt"

Samtidigt menar M Sverige att malus-skatten ligger kvar trots att klimatbonusen slopats – och att bonus-malus-systemet nu omvandlats till ett verktyg för att få in mer pengar från bilister, utan att det ger något tillbaka.

– Det är inte acceptabelt att hushållen ska bära en så stor del av kostnaden för omställningen. Regeringen måste se till att malus-intäkterna går tillbaka till oss bilister, helst genom att återin-föra klimatbilsbonusen, säger Caroline Drabe.

### Relaterade artiklar



### Så luras du av bilfirman: "Solkar ner ryktet".



### Klimatbonus för bilar slopas.



### Blockets senaste statistik: Elbilspriset stört dyker.

#### 4. Förbud mot förbränningsmotorer: EU kan gå med på undantag

Publicerad 2023-03-13 kl 10:09 (uppdaterad 2023-03-13 kl 10:18). Text Erik Söderholm.

Det har varit många turer kring förbudet mot nya bilar med förbränningsmotorer som **EU ville införa 2035**. Tyskland och Italien har **stoppat förslaget** eftersom det hindrar utvecklingen av syntetiska bränslen. En **slutgiltig omröstning** som många beskrev som en ren formalitet slutade med att förslaget i stället sattes på paus.



*Förbudet mot nya bilar med förbränningsmotorer kanske inte blir riktigt så strikt som tänkt.*

Att köra en förbränningsmotor på syntetiska så kallade e-bränslen sänker utsläppen betydligt jämfört med att tanka fossil bensin eller diesel, och är något som flera tyska biltillverkare satsat stora belopp på. Dit hör bland andra Audi och Porsche.

**Nu kan EU eventuellt** vara på väg att ge efter och skapa en öppning i de nya reglerna för e-bränslen, skriver **Automotive News**. Exakt hur det nya förslaget blir är oklart, men förmodligen innebär det att nya bilar som bara kan drivas med e-bränslen – inte fossila bränslen – blir fortsatt tillåtna.

Det skulle dock bli svårt att övervaka i praktiken eftersom syntetiska bränslen är kemiskt identiska med konventionella bränslen – det är själva idén, att de ska gå att använda i alla förbränningsmotorer för fossila bränslen.

#### **FÖR OCH EMOT E-BRÄNSLEN**

- E-bränsle är ett sätt att framställa bränslen på syntetiskt sätt.
- Fördelen är att de går att använda i vanliga förbränningsmotorer och enligt förespråkarna sänks utsläppen betydligt jämfört med fossila bränslen.
- Kritiker menar dock att e-bränslen är en distraktion i omställningen till eldrift. De hävdar att det blir extremt svårt att framställa e-bränsle i tillräckligt stor mängd på ett hållbart sätt, och förbränning av dem är i grunden betydligt mindre effektivt än att ladda och köra en elbil.



**Erik Söderholm**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Tyskland blockerar EU:s förbud mot förbränningsmotorer**



**Hård kritik mot förbränningsförbudet: "Riv upp"**



**Svidande kritik efter stoppade förbudet: "Patetiskt"**



**EU-parlamentet klubbar förbud mot nya avgasbilar**



**Hård kritik mot bensin- och dieselförbudet**



## 5. Redwood Materials återvinner 95 procent av metaller från batterier

PUBLICERAD: 2023-03-10

Efter att ha varit teknisk chef hos Tesla lämnade JB Straubel 2017 biltillverkaren för att grunda sitt eget företag. Då inte ett nytt bilmärke, utan Redwood Materials som ska återvinna metaller från uttjänta batterier i stor skala. Det ska sedan användas till att producera nytt anod- och katodmaterial för tillverkning av nya batterier.



En första återvinningsfabrik finns i närheten av Teslas Gigafactory 1 i Nevada. Volvo och Ford var de första biltillverkarna som knöts till projektet. Efter det har även Toyota och Volkswagen inlett samarbete med Redwood Materials.

Under de senaste tolv månaderna har 1 268 litiumjon- och nickelmetalbatterier samlats in och återvunnits. Nu släpps en första rapport från arbetet som visar att Redwood Materials lyckats återvinna upp till hela 95 procent av metallerna ur batterierna.

Fem procent av de insamlade batterierna rapporterades som skadade och kunde inte återvinnas.

Nästa steg för Redwood Materials är nu att sänka kostnaderna för processen. Det handlar då inte om själva återvinningen, utan om logistiken kring att samla in batterierna.

”Nyckeln till att minska logistikkostnaderna för uttjänta batteripaket är att uppnå stor-driftsfördelar genom ökad insamlingsvolym, och Redwood är övertygad om att logistikkostnaderna med tiden kommer att sjunka i takt med att volymerna av uttjänta batteripaket ökar”, skriver företaget i ett uttalande.

Genom storskalig återvinning av metaller ur batterier hoppas Redwood Materials både kunna sänka kostnaden vid tillverkning av batterier och minska deras klimatavtryck.



Carl Undéhn



## 6. Så ska Nissan ska sänka kostnaderna på elbilar

Skriven av Kristofer Rask, publicerad 2023-03-11

Årets hoppfulla trend inom elbilar börjar bli tydlig. Biltillverkarna satsar i allt större utsträckning på att sänka kostnaderna på elbilar. Tesla presenterade i förra vecka planerna på en **ny generation elbilsplattform** som ska sänka kostnaderna med 50 procent.



De traditionella biltillverkarna som **Ford** och **Stellantis** kommer på kortare sikt att satsa på elbilar med den billigare LFP-batteritekniken. Hos Volkswagen är fokuset riktat mot mer **egenutvecklad teknik**.

Nu ställer sig också Nissan till skaran biltillverkare som markant vill sänka kostnaderna på sina framtida elbilar. Nissan presenterade idag sitt nya tillvägagångssätt för utvecklingen av elektrifierade drivlinor.

Metoden kallar man X-in-1. Den ska minska utvecklings- och tillverkningskostnaderna med upp till 30 procent fram till 2026. För elbilar har Nissan utvecklat en 3-i-1-prototyp av drivenheten som flätar samman motorn, växelriktaren och reduceraren.

De tre komponenterna ska också kunna återanvändas i Nissans hybridserie e-Power. För hybridserien har Nissan utvecklat en 5-i-1-teknik som nyttjar samma tre komponenter utöver ytterligare två specifika för hybridserien.

Det skapar synergier och ytterligare besparingar. De nya drivenheterna kommer också spara både vikt och utrymme vilket också ska ge förbättrad prestanda.

Nissan går inte in på detalj när den nya prototypen går i produktion, men troligtvis runt mitten på det här årtiondet. Nissans långsiktiga plan Nissan Ambition inkluderar 19 nya elbilsmodeller globalt fram till 2030.

## 7. Så mycket tjänar Porsche på varje såld bil – gör Cayenne till elbil

PUBLICERAT 13/03/2023 AV MATHS NILSSON

**Porsches vd Oliver Blume har tagit strid för att få fortsätta med förbränningsmotorer efter 2035. Men nu bekräftar företaget att nästa Porsche Cayenne ändå blir helt elektrisk. Det framkom när Porsche presenterade sin rekordvinst för 2022: 251 000 kronor i vinst per såld bil.**



Redan 2024 ska den helt elektriska Porsche Macan komma och sedan följer Porsche 718 som elbil, det vill säga Boxster och Cayenne. Nu bekräftar Porsches vd Oliver Blume att även Porsche Cayenne blir helt elektrisk. Från 2030 ska 80 procent av alla Porsches bilar vara elbilar.

Information framkom i samband med att Porsche släppte sin rapport för helåret 2022. Intäkterna ökade med 13,6 procent jämfört med året innan och landade på cirka 400 miljarder kronor. Vinsten ökade med hela 27 procent till 78 miljarder kronor. Sammantaget blev det Porsches bästa år någonsin.

Leveranserna ökade till 309 884 bilar, vilket betyder att Porsche gör en vinst på 251 000 kronor på varje såld bil. Men Porsche nöjer sig inte, de vill nå 20 procents vinstmarginal framöver.



**Maths Nilsson**

## 8. Succé för nya Volvo EX90: "Modellår 2024 är slutsålt"

AV MATHS NILSSON

PUBLICERAT 13/03/2023

Volvos nya elektriska lyx-SUV EX90 tycks vara en försäljningssuccé. Redan nu har produktionen av årsmodell 2024 för ett halvår sålt slut. Den som vill ha bilen får nu vänta till hösten 2024. – Modellår 24 är slutsålt. Så nu är det bilar av modellår 25 man beställer, med leveranstider därefter, uppger Magnus Holst, PR-chef för Volvo Cars i Sverige för Carup.



**Volvo EX90** premiärvisades den 9 november 2022 och gick att beställa direkt. Då var leveranstiden 16-18 månader, vilket innebär att de första kunderna i Sverige skulle kunna få sina bilar i april 2024 om de beställde direkt. Och den inledande försäljningen verkar ha gått bra, trots att ingen provkört bilen och väldigt få kunder har ens provsuttit den.

Den som beställer en **EX90** idag får vänta 18-19 månader, det vill säga att leveransen kommer tidigast i september 2024. Enligt Volvo Cars handlar det inte om någon försening. De första bilarna av årsmodell 2024 är slutsålda. Trots bistra tider verkar inte kunderna rygga för prislappen som börjar 1 085 000 kronor.

– Leveranstiden har inte skjutits fram. Modellår 24 är slutsålt. Så nu är det bilar av modellår 25 man beställer, med leveranstider därefter, säger Magnus Holst på Volvo Cars till Carup.



Hur många bilar Volvo Cars tillverkar i sin fabrik i Ridgeville i Louisiana i USA avslöjar företaget inte, men de har bekräftat att de måste nyanställa 1 300 personer, uppger Charleston Business Journal. De nyanställda kommer att få åtta veckors utbildning innan Fabriken kommer också att få 50 procent fler maskiner jämfört med idag då den tillverkar Volvo S60.

– Konkurrensen kommer att bli brutal för Volvo. Om du inte är den första, kommer du förmodligen inte att överleva. Men det finns inget som hindrar oss från att utöka det vi har idag och med rätt personer finns det inget vi inte kan göra, säger David Stenström, tillverkningschef för Volvo Cars i USA, till Charleston Business Journal.



**Maths Nilsson**

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

## 9. Hyundai Ioniq 6 – så bra är futuristiska elbilen i testerna

PUBLICERAT 11/03/2023 AV MATHS NILSSON

### TEST HYUNDAI IONIQ 6.



**Futuristiska elbilen Hyundai Ioniq 6** har ultralåga luftmotståndskoefficienten 0,21 och designen har jämförts med Saab 92. Få elbilar är mer energieffektiva – och Long Range-modellen har en WLTP-räckvidd på 614 km.

Nu har de första testerna av modellen gjorts – det står klart att modellen måste ses som en tuff utmanare till Tesla Model 3 och Polestar 2.

– Den äter mil, använder sin laddning förvånansvärt sparsamt och gör så mycket som möjligt för att lindra räckviddsångest, skriver Top Gear.

Hyundai har tagit flera kliv framåt de senaste åren, och med nya streamlinern Hyundai Ioniq 6 tycks märket fortsätta att övertyga. Bilen är marknadens mest energieffektiva elbil och drar endast 13,9 kWh per 100 km. Det är 50 procent mindre än de törstigaste elbilarna.

Hemligheten bakom den extremt låga förbrukningen är att bilen har den ultralåga luftmotståndskoefficienten på 0,21, vilket hör till de allra lägsta inom elbilsvärlden. Bilen tycks vara designad i en vindtunnel, på gott och ont.

Bilen bygger på samma E-GMP-arkitektur som Hyundai Ioniq 5, men här är utrymmena mer begränsade. Precis som i Kia EV6 och Ioniq 5 har Ioniq 6 snabb 800 voltsladdning som gör att batteriet kan tankas från 10 till 80% på 18 minuter. Ja, om du hittar en så snabb laddare. Bilen klarar också Vehicle-to-Load, vilket gör att du kan driva verktyg eller campingutrustning eller annat kul.

Designen har jämförts med Saab 92 från 1947, och visst finns det likheter. Saab 92 designades med en aerodynamisk flygplansvinge som förlaga och även Ioniq 6 har tillkommit i en vindtunnel. Bilen har aktiv luftklaff, lufttridåer för hjulen, hjulgapsreducerare och en bakspoiler som inte faller alla på läppen.



Räckvidden i Long Range-modellen är hela 614 km, vilket får sägas vara fantastiskt med ett 77 kWh-batteri. Standardrange-modellen kommer hyfsade 429 km trots ett litet 53 kWh-batteri.

Interiören påminner en del om Ioniq 5, Hyundai har anammat en lounge-stil i sina elbilar som går hem hos många. Kabinen har samma moderna och minimalistiska estetik som Ioniq 5. Golvet är platt och ger en känsla av rymd inuti. Bilen har både 12,3-tums digitalt mätarkluster och en 12,3-tums infotainmentskärm.

Ioniq 6 använder samma mjukvara som andra Hyundai-modeller, den är inte i nivå med Tesla, men fullt godkänd. Fem åkande får plats. Bilen har en behagligt låg ljudnivå, Hyundai har lagt in extra ljudisolering mellan golvet och mattorna. Baksätesutrymmet är väl tilltaget, men bagage-utrymmet är förstås mindre än hos den större Ioniq 5.

Nu har de första testerna gjorts av bilen av världens ledande motortidningar, och betygen får sägas vara smickrande för Hyundai. Amerikanska **Car and Driver** gillar exteriördesignen som inte går hem oss alla. De tycker att Hyundai gått lite långt i digitaliseringen, men på det hela taget är bilen lyckad.

– Ioniq 6 sedan kombinerar allt vi gillar med sitt crossover-syskon i en mer elegant omslag. Köregenskaperna kommer heller inte att göra någon besviken om vi ska tro Car and Driver.

– Medan Ioniq 6:s körning är smidig och kabinen är välisolerad och tyst, är dess vägegenskaper fortfarande mycket engagerande. Dess låga tyngdpunkt ger den en plan känsla i kurvor och rattpaddlar gör att föraren kan välja olika lägen för regenerativ bromsning i farten.

Brittiska **Top Gear** gillar bilens effektivitet och räckvidd, men designen faller dem inte på läppen.

– Exteriördesignen är inte lika framgångsrik som Ioniq 5. Det förmedlade och uppdaterade verkligen en 70-talsetetik, medan det här är en design som formats mer av vindtunnelresultat. Strålkastarna ser ganska klämda och enkla ut, samlingen av linjer bak är inte så snygg, anser britterna.



Då lyfts köregenskaperna och benutrymmet bak fram som desto bättre egenskaper, dessutom är bilen perfekt för långresor: Smidig, tyst och bekväm.

– Vi har sagt hur mycket Hyundai gått framåt under de senaste tre till fyra åren. Detta är bara ytterligare ett bevis på det, med twisten av en annan stylingvibe. Dess prestanda är helt i linje med hur Hyundai ställer upp den: det här är en bekväm, smidig och enkel cruiser. Den äter mil, använder sin laddning förvånansvärt sparsamt och gör så mycket som möjligt för att lindra räckviddsångest.

**What Car** är nästan positiva i sitt omdöme, men menar att det finns andra konkurrenter i klassen som är bättre. Bilens starkaste egenskaper är att den är väldigt tyst, laddar snabbt, har en fin premiumkänsla i interiören. Nackdelarna med bilen är att insteget är snävt för långa personer och att Tesla Model 3 är ännu mer effektiv i verkligheten.

– Det gör inte tillräckligt för att ta den översta pallplatsen, men Ioniq 6 är ett solidt, snyggt val. Interiören har en behaglig blandning av teknik och lyx, och dess tysta beteende på vägen gör det till ett bekvämt sätt att fördriva milen. Premium trim och den enmotoriga RWD-versionen representerar det bästa värdet.

Mat Watson på **Carwow** är något mer svårflörtad än vanligt när han testar Hyundai Ioniq 6. Bilen får betyget 7 av 10. Han lyfter fram körkänslan, interiörfunktioner och den mer än tillräckliga räckvidden som bilens starkaste egenskaper. Han anser att den lågt skurna taklinjen begränsar baksätetsutrymme, att bilen inte är praktisk och att utseendet delar publiken.

– Jag är inte tokig i stylingen med den dubbla bakvingen och den är inte lika praktisk som 5:an. Men Ioniq 6 är ganska bra på alla andra områden, säger han.

När det kommer till köregenskaperna finns det däremot inte mycket att anmärka på.

– Oavsett vilket motoralternativ du väljer är accelerationen bra, vilket hjälper dig att få fart på motorvägar eller ut ur korsningar. Komforten förblir hyfsad i högre hastigheter, men du får lite väg- och vindbrus.

**Auto Express** utnämner Hyundai Ioniq 6 till en av årets hetaste elbilar och konstaterar att den är ännu mer intressant än Ioniq 5.

– Ioniq 6 är inte utan vissa svagheter, men den lyckas ta ytterligare ett steg uppåt den redan imponerande 5:an. Karossen och utseendet gör att den inte kommer att vara för alla, men den är ett mer inspirerande dynamiskt sett, och bygger vidare på många av styrkorna med Ioniq 5. Det borde räcka för att den ska vara en av 2023 års hetaste elbilar.



## Fakta Hyundai Ioniq 6

Batteripaket & motor	Räckvidd (WLTP)	Effekt	Acceleration från 0-100 km/h	Toppfart	Elförbrukning (kWh/100 km)
53 kWh (enkel elmotor – 2WD, 18" fälgar)	429 km	151 hk (111 kW)	8,8 sek	185 km/h	13,9
77,4 kWh (enkel elmotor – 2WD, 18" fälgar)	614 km	229 hk (168 kW)	7,4 sek	185 km/h	14,3
77,4 kWh (enkel elmotor – 2WD, 20" fälgar)	545 km	229 hk (168 kW)	7,4 sek	185 km/h	16
77,4 kWh (dubbla elmotorer – AWD, 18" fälgar)	583 km	326 hk (239 kW)	5,1 sek	185 km/h	15,1
77,4 kWh (dubbla elmotorer – AWD, 20" fälgar)	519 km	326 hk (239 kW)	5,1 sek	185 km/h	16,9



### Maths Nilsson

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

### Senaste nytt

- [Ombyggd till rullande bastu – sexhjulsdreven Volvo säljs på...](#)
- [Pinsamma missen: Hemlig elbil får slut på batteri i Sverige](#)
- [Ovanlig BMW M3 Cab såld i Sverige – renoverad för enorm...](#)
- [En av Saabs snabbaste bilar någonsin: Ovanlig 9-3 Viggen på...](#)
- [Priskrig i Kina sprider sig – bensinbilar chocksänks 170 000...](#)
- [Cybertruck får Teslas nya superbatteri – så fungerar det](#)

## 10. Mercedes T-klass: Lika premium som praktisk

Av Marcus Berggren 11 Mars 2023

Test: Mercedes-Benz T 180 d.



*Mercedes-Benz T 180 d fokuserar på att vara både premium och praktisk.*

Vi har tidigare provkört nya Mercedes T-klass i München. Då konstaterade vi att den erbjuder ett praktiskt och premiumbetonat helhetspaket. Frågan är emellertid hur den ter sig på hemmaplan. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mercedes-Benz T 180 d.

T:t i modellbeteckningen T-klass kommer från Mercedes tyska namn på deras kombibilar – *T-modelle*.

Syftet är att framhäva det faktum att det är just utrymme som är T-klassens paradgren.



*Mercedes-Benz T-klass fokuserar helhjärtat på praktikalitet.*



*I Sverige är segmentet för minivans inte särskilt hett.*

### **Ett svalt segment**

Segmentet för minivans nere på den europeiska kontinenten är lika hett som foppatofflor på en camping.

Målgruppen är priskänslig och väldigt pragmatisk, två egenskaper som Mercedes sannerligen tagit i beaktande med den nya modellen.

Nya T-klass bygger på **Renault Kangoo**. Skillnaderna jämte fransosen är dock påtagliga och Mercedes har lyckats väl med att dölja släktbanden.

Med hänsyn till den ovannämnda priskänsligheten hos kunderna bör det noteras att märket vill erbjuda en upplevelse som är premiumbetonad à la Mercedes men samtidigt prisvärd.

Det görs genom att spara in där det går – däribland genom den ovannämnda Kangoo-kopplingen – samtidigt som materialvalen är bestämt instegskompatibla.

Det är mycket billig plast i interiören och infotainmentskärmen är en utgående historia på 5,5 tum.

### **Ett försök att både vara premium och praktisk**

Exteriört lär inte T-klass vinna några priser. Det är tveklöst en fråga om funktion före form, något som är desto mer gynnsamt för bilens interiör.

Takhöjden är i paritet med en domkyrka och det finns fler förvaringsmöjligheter än på ett IKEA-varuhus.

Bagageutrymmet kan svälja 520 liter med sätena uppfällda och 2 217 liter med sätena nedfällda. Bilen har siktet inställt på de som lever en aktiv livsstil.

Enligt Mercedes är deras kunder hundmänniskor som gillar fysiska aktiviteter som att cykla och vandra.

Apropå bagageutrymmet är en nackdel med bilen att bagageluckan är så vansinnigt stor. Det innebär att man behöver parkera med en hel fotbollsplans marginal baktill för att kunna öppna luckan helt.

Passagerardörrarna bak är en skjutbar lösning, något som gör det både enkelt och smidigt att ta sig in på trånga utrymmen. Fortsättningsvis går det att plocka ut hela baksätet, något som förvandlar T-klass till en tvättäta Citan.



*T-klass rymmer allt och lite till.*

### **Mercedes T-klass är ingen kördynamisk gud**

Vår testbil, T 180 d, är försedd med en 2-liters dieselpjäs på 116 kusar. Om du tror att det rör sig om ett prestandamonster tror du fel. Med undantag om man tar hänsyn till förbrukningen som är ruskigt låg.

Gasen i botten möts av vrålande dieselknatter som sipprar in i kupén. Efter lika lång tid som det tar för en **leopardsköldpadda** att springa 3,6 meter (13,2 sekunder) når man 100 knyck.

T-klass är dock inte skapt för att rastas, utan den ska agera pragmatiskt åkdon för de vars livsstil kräver mer rymd än fraktflyg.

Komfortmässigt är T 180 d mjuk med ergonomiska stolar. Fjädringen har det lite svårt med vårt rikes vägars grövre ojämnheter men lyckas svälja det mesta i dess väg på exempelvis motorvägen.

Fjädring är något biltillverkare ofta spar in på när det kommer till billigare modeller, något som märks av i T-klass.

Med tanke på att Mercedes T-klass i grund och botten bygger på en skåpbil är det akustiken som tar sig en törn.

Kupén fylls snabbt med buller från en rejäl dos vägljud, något som inte görs bättre av all rymd i kupén. Det är emellertid något som blir bättre när bilen är både fullastad och fullpackad då bullret dämpas.

Rent kördynamiskt innebär den rappa styrningen att T-klass uppträder förvånansvärt flinkt och den är lättmanövrerad både i stan och på motorvägen. De kolossala rutorna innebär även att sikten runtom är formidabel.



*Interiören är en funktionell historia.*



*Rent kördynamiskt kommer inte T-klass ta hem några priser.*

### Summan av kardemumman

Mercedes T-klass ämnar injicera en dos premium i ett segment genomsyrat av valuta för pengarna och pragmatik.

Resultatet är en modell som anspelar på Mercedes styrkor x men som inte riktigt når hela vägen fram i termer av just premiumkänslan. Det blir emellertid en fråga om hur mycket man anser att stjärnan i fronten är värd.

Rent konceptuellt är T-klass väldigt tilltalande, men vi på redaktionen hade i sådana fall slagit till på bensinvarianten. Dieselpjäsen är lite väl spartansk och den höga dieselskatten gynnar inte hela prisvärdshetsargumentet.

Med det sagt gör T-klass exakt det som det står på innehållsförteckningen, och dess nonsensfria approach till vardagen är väldigt tilldragande.

Framgent kommer T-klass att erbjudas med upp till sju säten samt som kompakt husbil à la [Volkswagen Caddy California](#). Även en helt elektrisk variant är på ingång.

Mercedes-Benz T 180 d försöker inte vara något den inte är, något som gör den till en förvånansvärt fulländad vardagskompanjon.

Det är långt ifrån det häftigaste alternativet på marknaden, men dess praktikalitet och användarvänlighet tar den långt i våra ögon.



*T-klass gör mer eller mindre vad den utlovar.*

### **Mercedes-Benz T 180 d (2022)**

**Motor:** 1,5-liters, 4:a, diesel, 116 hästkrafter, 270 newtonmeter

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

**Acceleration 0–100 km/h:** 13,2 sekunder

**Toppfart:** 177 km/h

**Vikt:** 1 603 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 4498/1859/1811 mm

**Pris:** Från 334 900 SEK

**Högsta Växelns helhetsintryck av Mercedes-Benz T 180 d**

**Slutbetyg: 3,5/5**

Mercedes-Benz T-klass gör precis det den utlovar och fokuserar helhjärtat på funktion före form. Det må inte vara en särskilt exalterande egenskap men det är helt klart en attraktiv sådan.

**Läs även:** [Recension av Mercedes-Benz Citan](#)

**Läs även:** [Mercedes lanserar världens första elektriska husbil](#)



**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.



## 11. Film: Alrik provar Ineos Grenadier – Terrängbilen som överraskar stort!

Publicerad 2023-03-13 kl 15:25 av Redaktionen

Det nya brittiska märket Ineos första bil heter Grenadier. En dröm för "bakåtsträvare" och alla som vill ha en rejäl familjebil med en stark smak av äventyr. För det är långt ifrån "bara" en traktor. Följ med Alrik till Skottland.



*Ineos Grenadier är billigare än rivalen Mercedes G-klass, men är den bättre?*

**FILM:** <https://youtu.be/4C0HvWn02Ho>.

När gamla **Land Rover Defender** gått i graven och de flesta rambyggda terrängbilar försvunnit från den svenska marknaden kommer nya Ineos Grenadier, med en spännande nykomling. Med teknik från bland annat BMW, ZF, Bosch, Brembo, Carrera, Recaro och så vidare har man skapat en modern Defender – som byggs i Mercedes före detta fabrik i Hambach.

Bakom står företaget Ineos, som är en gigantisk brittisk koncern som framförallt tillverkar olika kemikalier, men också bland annat äger en tredjedel av Mercedes F1-team.

**Terrängegenskaperna är som väntat riktigt bra**, men överraskningen är hur bra den faktiskt kan fungera som "vanlig familjebil".

**Hellre Ineos Grenadier än Mercedes G-Klass!**

**Feber**

## 12. Fullt ös med Koenigsegg Jesko Absolut

BOBBY GREEN 2023-03-14 KL 09:00

Koenigseggs snabbaste bil någonsin.



*Mr JWW har varit i Ängelholm för att hälsa på Christian och gänget och för att åka lite med Koenigsegg Jesko Absolut.*

**FILM: <https://youtu.be/CHSgj-rTpj4>.**



**Top Gear kör Koenigsegg Jesko Absolut  
Hej vad det går!**



**Christian von Koenigsegg snackar Jesko  
Intressant som alltid**



**Christian snackar motorn i Koenigsegg Jesko  
Varvar helt sjukt snabbt**



**Top Gear tar sig en titt på Koenigsegg Jesko Absolut  
Snabbaste de någonsin kommer att tillverka**



**Christian visar upp Koenigsegg Jesko  
En full genomgång**



**Mr JWW får sig en rundtur i Koenigseggs fabrik  
Häng med!**



**Engineering Explained snackar Koenigsegg Jesko Absolut  
Världens absolut snabbaste bil**



**Första Koenigsegg Jesko Absolut för tester tillverkad  
Har teoretisk toppfart på 531 km/h**



### 13. BMW satsar på bensen och diesel – toppar med ny V8

Av Magnus Fröderberg, publicerad 2023-03-13 kl 13:32

BMW går emot el-strömmen. Helt nya fyror, sexor och V8:or ska byggas på nyutvecklad plattform.



*Det finns inga bilder att tillgå på de nya BMW-motorerna, så vi visar den snyggaste V8-bilden BMW har i sitt arkiv. Motorn är en specialversion för skottsäkra X5 Security.*

**Förbränningsmotorernas storhetstid** är på väg mot sin ände. Ändå vågar BMW satsa stort på nya på en helt ny plattform bensen- och dieselmotorer i olika storlekar, uppger tyska [Handelsblatt](#).

BMW tänker annorlunda än Volvo Cars som har satt 2-liters fyror i alla sina avgasbilar och som fasar ut sina förbränningsmotorer till 2030. BMW går stick i stäv och satsar på hel nya förbränningsmotorer i blandade storlekar; raka fyror och sexor står på menyn där V8:or är grädden på moset.

**Vi kan anta** att de blir elektrifierade i olika grad i form av mildhybrider och laddhybrider. [Nyligen blev BMW X5 M och X6 M mildhybrider och fick därmed extra elkraft.](#)

Den nya plattformen ska både användas för bensen och diesel. De första motorerna i den nya serien väntas se offentlighetens ljus 2027 och ska användas långt in på 2030-talet.

Gillar du även att växla manuellt så [garanterar BMW M att de inte ska sluta med dem på länge.](#)



### **BMW:s plan: Kontroversiella bilar säljer bättre**



### **BMW behåller manuell växellåda till 2030**



### **BMW X5 och X6 får facelift med upplysta njurur**



### **BMW X5 M och X6 M Competition får extra elkraft**



### **BMW M firar 50 år med ny BMW 3.0 CSL**



**Magnus Fröderberg**

**Feber****14. Tut i luren! Idag är det V8:ans dag!**

AV BOBBY GREEN 2023-03-10 KL 08:00

Brum brum.

FILM: <https://youtu.be/KZLygdpg3LU>.

Idag är det ingen vanlig fredag utan även V8:ans dag vilket givetvis måste uppmärksammas. Denna typ av förbränningsmotor håller sakta men säkert på att fasas ut så vi får glädjas över den tid som varit. Och det finns ju fortfarande massvis med gamla bilar med vinkelåtta som bara väntar på att brummas med.



Bobby Green

Bonusklipp: <https://youtu.be/5jTTMxtv2PY>.



## 15. Snart kör två av tre stadsbussar på el i Västra Götaland

Skriven av Kristofer Rask, publicerad 2023-03-13

Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafiken i Västra Götaland har länge satsat på eldrivna bussar. Nu planerar Västtrafik att sätta in ytterligare 160 elbussar under året.



När bussarna väl är i trafik kommer det innebära att runt två tredjedelar av alla stadsbussar i Västra Götaland är eldrivna. För första gången kommer Västtrafik också att sätta in eldrivna bussar på landsbygden. Det då fyra elbussar börjar rulla i Ale kommun i sommar.

– Vi storsatsar på el och våra resenärer gillar det. Vi får många positiva reaktioner från resenärer som tycker bussarna är bekväma att åka i och som uppskattar att elbussar bidrar till en renare och tystare stadsmiljö, säger Hanna Björk, hållbarhetschef på Västtrafik.

Västtrafik har som mål att alla stads- och tätortsbussar ska vara elektrifierade senast år 2030. Totalt rör det sig om omkring 750 bussar. Elbussarna som Västtrafik kör drivs av vindvatten och solkraft.



**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.](#)

**Feber**

## 16. Mack presenterar sin första eldrivna lastbil

AV BOBBY GREEN 2023-03-13 KL 10:00

Får lasta upp till 8,8 ton.



FILM: <https://youtu.be/cr8cl9yfBZc>.

Den amerikanska lastbilstillverkaren Mack presenterar nu sin första helt eldrivna lastbil. Den har en elmotor baktill som ger upp till 264 hästar och ett vrid på hela 2505 newtonmeter. Räckvidden ska ligga på upp till 37 mil och man kan få batteripack från 150 till 240 kWh. Tyvärr kan man inte ladda med mer än 80 kW vilket innebär att en "snabbladdning" kan ta upp till tre timmar.

På flaket får man lasta upp till 8,8 ton. Utseendemässigt ser den i princip exakt ut som den dieseldrivna motsvarigheten och designen är minst sagt klassisk. Tillverkningen kommer att dra igång i Virginia senare i år men några prislappar har vi inte än tyvärr.





## 17. Volta Zero typgodkänd – serietillverkning snart i gång

**PUBLICERAD: 2023-03-13**

Volta Trucks meddelar att de har fått sin eldrivna lastbil Volta Zero typgodkänd inom Europa. När fordonet nu uppfyller de tekniska kraven hoppas de få i gång serietillverkning av Volta Zero som planerat under årets andra kvartal.



– Vi har utvecklat ett helt nytt fordon från grunden, och det är ett bevis på våra teknik- och utvecklingsteam att Volta Zero har klarat dessa stränga och krävande tester så snabbt, säger Essa Al-Saleh som är vd för Volta Trucks.

Svensk-brittiska Volta Trucks vill utmana de etablerade tillverkarna med sin eldrivna lastbil Volta Zero. Framtagen för användning i städer sitter föraren lågt i en glaskabin för att bättre kunna se fotgängare och cyklister.

Bland annat har logistikjätten DB Schenker visat intresse för uppstickaren och beställt 1 470 exemplar av Volta Zero. De och andra beställare kan snart se fram emot att få sina första exemplar av lastbilen. Det handlar då om prototyper som ingår i vad som kallas en "pilotflotta" av fordon för utökade tester.

Men snart hoppas alltså Volta Trucks på att även den serietillverkade versionen kan börja levereras.

Först ut blir versionen på 16 ton med en räckvidd på upp till 20 mil. Utöver det planeras även versioner på 7,5, 12 och 19 ton.



**Carl Undéhn**



## 18. Nya Harley-Davidson inför våren

AV Manfred Holz 19 januari 2023

Igår presenterade Harley-Davidson årets nya modellprogram. Eller egentligen så presenterades jubileumsmodellerna för 120-årsjubileet och sen passade "The Company" på att slänga in några nya modeller när man ändå höll på.



För numera, när tillgängligheten är direkt till hojentusiasters och presumtiva kunders telefoner och datorskärmar, så behöver man inte släppa hojarna vare sig vid stora mc-mässor eller runt årsskiftet och H-D (liksom många andra tillverkare) brukar släppa modeller vid olika tillfällen under året för att få bästa mediatäckning. Jubileumsmodellerna "Anniversary120", är såklart olika klassiker med big twin-motor: Ultra Limited, Tri Glide Ultra, Street Glide Special, CVO Road Glide Limited, Fat Boy 114 samt Road Glide Special. Samtliga med mörkröd jubileumslack med svart-guld-accenter. Sen har vi de nya modellerna också...



## MOTORNYTT

Nighthster Special har fått TFT-display, (som kan kopplas trådlöst till mobilen), farthållare, traction control, nya fräna fälgar, lampkåpa och ny sadel. De som hängt med i utvecklingen vet att vätskekylda Sportster S och Nightster med Revolution Max 975T-motorn ersatte Sportster för ett par år sedan när den gamla luftkylda motorn inte längre klarade av miljökraven. Konceptet är överlag mycket modernare med motorn som bärande del i chassit, men Harley har ändå lyckats skapa en snygg instegshoj som de hoppas ska locka till sig nya kunder.

Breakout återvänder efter att ha plockats ut ur sortimentet för några år sedan och den här gången har hojen en större 117-kubiktumsmotor (tidigare 114), ny 19-literstank, ny instrumentering samt ändrad ergonomi och traction control samt farthållare.



**19. Knepen som kapade förbrukningen i Audi 100**

Publicerad 2023-03-12 kl 6:30

Text Calle Carlquist

**BACKSPEGELN**

Ingenjörerna tog till flera smarta knep för att sänka förbrukningen när Audi 100 lanserades. Testförarna minns inte minst den borttagna styrservon.



**Årets sista nummer** av Vi Bilägare 1982 innehöll en formidabel breddsida – och förstasida! – tillägnad en av decenniets största nyheter: Audi 100. Totalt sex sidor, varav fyra utgjordes av ett biltest och två av en teknisk genomgång av den nya generationen, C3 kallad.

Föregångaren C2 hade visserligen varit först med den femcylindriga motorn och lättbyggnation à la VAG i denna storleksklass, men själva bilen var knappast banbrytande.

**C3-generationen** byggde till stor del på den "Forschungsauto" som Audi visat i Frankfurt 1981. Som framgår av den ilsket rödlysande ViB-förstasidan utsågs produktionsbilen till Årets Bil 1983, före Ford Sierra, Volvo 760 GLE, Porsche 944 och Talbot Samba.

Sällan har väl titeln gått till en mer välförtjänt modell. Audi 100 C3 blev väldigt vanlig också på svenska vägar, både som fyradörrars sedan och, kanske framför allt, som den formförnyande kombi Avant.



**Karossen med vass front** och högt bakparti var noggrant provad i vindtunnel och det skröts om en luftmotståndskoefficient på bara 0,30, medan konkurrenterna låg över 0,40. Delvis "avstängd" kylargrill, sidorutor i liv med dörrarnas och som hölls på plats i sina skenor av de karaktäristiska "stiften", hög utväxling, släta navkapslar – det togs åtskilliga grepp i aerodynamik.

Den stora bilen var därför förunderligt snål, inga problem för testarna med Stig Björklund i spetsen att hamna på bara 0,71 liter milen i blandad körning. Detta med den femcylindriga motorn på 130 hk. När senare 1,8-fyran på bara 90 hk anlände rapporterade åtskilliga ägare en förbrukning på ungefär halvlitern, en sensationell snålhet som gjorde att 80-literstanken nästan kunde glömmas bort.

Rattvevandet utan servostyrning minns många desto mer, det tog fem rattvarv innan hjulen stod åt andra hållet. Reservhjulbalja av plast och domkraft av aluminium var två exempel på den skoningslösa jakten på låg vikt.

**Utrymmena var generösa**, trots ett modest axelavstånd på bara 269 centimeter. Benutrymmet bak och bagagevolymen var störst i klassen och bilen genomsyrades av en speciell kvalitetskänsla som skulle bli Audis signum. Hur många har inte låtit fingrarna löpa längs den absolut slätslipade insidan av fönsterramarna av naket, svart stål i en Audi 100 av denna modell?!

1991 tog produktionen slut efter 1,1 miljoner exemplar, en hög siffra för storleksklassen och för Audis största modell. Den efterföljande artikeln i ViB-numret handlade händelsevis om en annan av 1980-talets milstolpar: Mercedes W201, den helt nya 190-serien.



**Calle Carlquist**

Läs också: [Audis vågade modell: Snål, snabb och tyst](#)

## 20. Så stal Nordkorea 1000 Volvo 144 – många rullar fortfarande

PUBLICERAT 13/03/2023 AV MATHS NILSSON

**Nordkorea köpte 1000 Volvo 144 1974. Men landet struntade helt i att betala bilarna. Fortfarande rullar de flesta Volvobilarna kvar i landet med 50 000 mil eller mer på mätaren. Efter 49 år är skulden nu uppe i långt över tre miljarder kronor.**



Här är den bisarra historien om hur Nordkorea blev skyldig Sverige över tre miljarder kronor. En skuld som växer varje år, men som landets diktator Kim Jong-Un vägrar att betala trots påminnelser två gånger om året.

Under en svensk-koreansk mässa i Pyongyang i början av 1970-talet blev dåvarande diktatorn Kim Il-Sung förtjust i den robusta bilmodellen Volvo 144. Han beställde 1000 exemplar av Volvo. Klokt nog ville Volvo att affären skulle garanteras av svenska Exportkreditnämnden. Bilarna levererades 1974, och Exportkreditnämnden skickade räkningen till Nordkorea. Men ganska snart stod det klart att inga pengar kom. Kim Il-Sung hade gjort en rejäl blåsning mot Sverige och Nordkorea har aldrig betalat en krona för Volvobilarna.

Än idag rullar många av Volvobilarna i Nordkorea, trots att de har 48 år på nacken. De är ett vanligt inslag i gatubilden i Pyongyang, och kvaliteten på Volvo 144 är så robust att de verkar odödliga. Men även nye diktatorn Kim Jong-Un struntar i att betala för Volvobilarna.

Två gånger om året skicka Exportkreditnämnden kravbrev till Nordkorea om hur hög skulden har blivit. Den är numera en bra bit över tre miljarder kronor. Men några pengar eller svar på Sveriges brev kommer aldrig.

Det lär inte vara den enda skulden som Nordkorea har struntat i. Expressen uppgav 1976 att Nordkorea beställde 2000 Rolexklockor med gravyren "Donerad av Kim Il-sung". Betalningen är lika försvunnen som den för Volvobilarna.

Under tiden rullar många av Volvobilarna vidare som taxibilar och många sägs vara i fint skick. Om Volvo skeppar reservdelar vet vi inte, men på något sätt underhålls bilarna. – Still going strong. Fortfarande stark. En av Volvobilarna från år 1974 fortfarande obetald av Nordkorea. Går som taxi i Chongjin med nästan en halv miljon km på mätaren, skrev svenska ambassaden på Twitter för några år sedan.

## Klassiker

### 21. Oldsmobiles gulaste modell

Publicerad 2022-11-30 kl 7:10. Text Mårten Carlsson

Du kan få den i vilken färg du vill bara du väljer gult.



*Oldsmobile Cutlass Rallye 350 Sport Coupe 1970.*

År 1964 började Oldsmobile med det diskreta 442-package för Cutlass/F-85 modellerna. Senare kom 4-4-2 att bli en egen modellserie - som var allt annat än diskret.

Från den utvecklades 442-W30, W31 och SX, där det gavs bra prestanda men också till ett relativt högt pris.

Man behövde en budgetmuskelbil, som Pontiacs T-37, eller Chevrolet Nova Rally. Men man ville också ha en blickfångare. Det skulle vara en bil som syntes väl och dra kunder till Oldsmobiles övriga sortiment.





*Oldsmobile Cutlass Rallye 350 Sport Coupe 1970.*

Rallye 350 hette i option listan W-35 och den hade den minsta motorn i Olds muskelsortiment. En 350" men i lite piggare utförande med stora fyrportsförgasaren från Cutlass 442.

Fördelen med 350:n var att den var varvillig och gav den 310 hästkrafter vid det ganska höga 4 200rpm.

Detta var enda motoralternativet till Rallye 350 - mot tillägg kunde man få "Forced Air package"-luftrenaren med huvscopen och då pressades den upp i 325 hästar. Forced air packade var ett vacuumstyrt spjäll som skyfflade in extra luft när man trampade ner gaspedalen.

Rallye 350 kom enbart i Sebring Yellow. Även stötfångarna och fälgarna var lackerade i det samma. Den fick dessutom en gul vinge på bakluckan också.

Rallye 350 gick att beställa både på Cutlass coupén och till den billigare F-85 coupén. Den knallgula specialmodellen fanns bara under 1970 och då såldes det 3 547 stycken. 2 527 beställdes som Cutlass och resterande 1 020 stycken baserade på F-85 coupén.



*Oldsmobile Cutlass Rallye 350 Sport Coupe 1970.*

## 22. Alonso förlorar pallplatsen i F1 i Saudiarabien

AV ANNA ANDERSSON PUBLICERAD 2023-03-19 kl 19.29

Fernando Alonso trodde att han hade tagit sin hundraedde pallplats i F1. Men han förlorade den efter prisutdelningen. Allt på grund av att han inte tog sin tidigare bestraffning på ett korrekt sätt.



*Lewis Hamilton och George Russell.*

**Fernando Alonso** jublade över säsongens andra pallplats. Han stod på prispallen och njöt av att återigen vara bäst av resten.

– Detta var hel otänkbart när vi lanserade bilen för en månad sedan. Killarna har gett mig en fantastisk bil och en fantastisk strategi. Det var en bra premiär och att sedan ta en pallplats till här är otroligt, säger Alonso efter loppet.

**Men glädjen blev kortvarig. Efter prisutdelningen förlorade han sin pallplats till Mercedes och George Russell, som därmed tar årets första pallplats.**

Bakgrunden till incidenten är att Alonso stod fel i startrutan, han fick en bestraffning på fem sekunder som han skulle ta i samband med sitt depåstopp. Enligt domarna utfördes det inte korrekt av stallet och därför tilldelades han en extra bestraffning på tio sekunder. Det var precis samma sak som inträffade för Alpines Esteban Ocon i premiären i Bahrain.

### **Pallplats för Mercedes i F1 i Saudiarabien**

Sergio Perez tog segern från pole position. Perez, som är grym på just stadsbanor, han vann i Monaco och i Singapore förra året, har nu startat säsongen med en andraplats och en seger.

– Det var tuffare än vad jag hade förväntat mig, men säkerhetsbilen var på väg att förstöra för oss igen, som i fjol, säger Perez efter sin femte seger i Formel 1.

– Men vi löste det.

Bakom honom körde **Max Verstappen** upp sig från plats 15 till plats två och tog också det snabbaste varvet. Det gör att han nu leder VM med en poäng före sin kollega Sergio Perez. Nästa deltävling, säsongens tredje av tjugotre, avgörs i Australien om två veckor.

MOTORNYTT

**SLUT**