



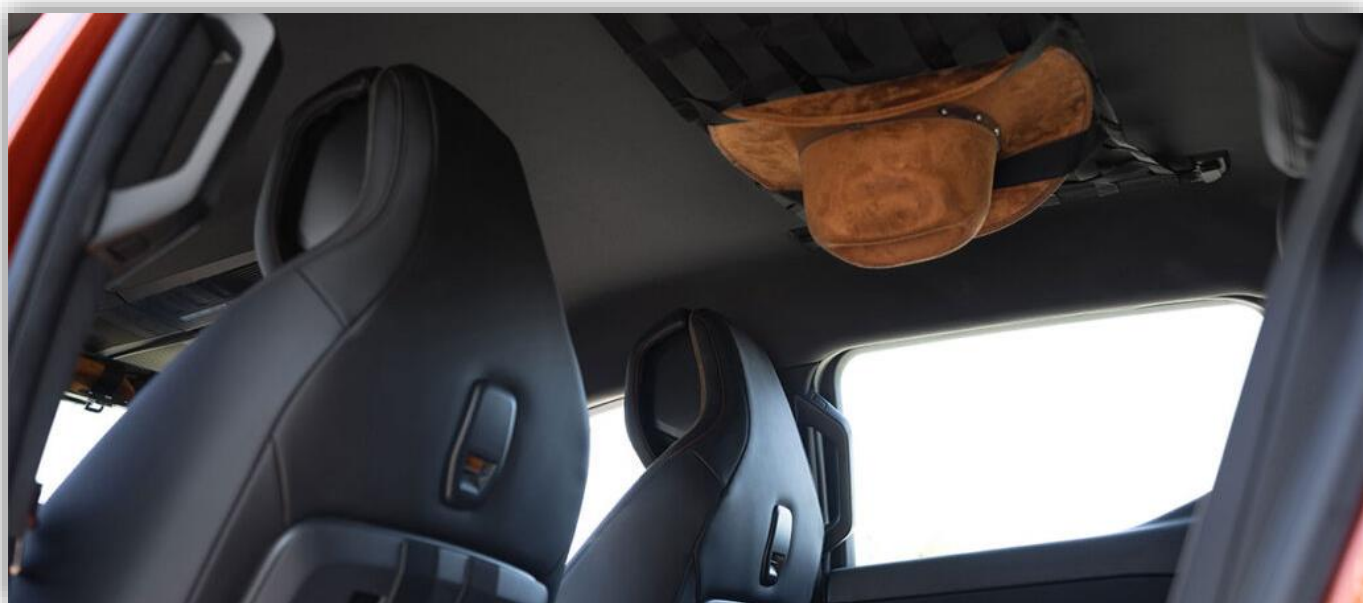
Noble M600 2010

- 1. Fiskers pickup Alaska kommer till Europa**
- 2. Volkswagen Golf uppdateras**
- 3. Golf GTI växlar upp**
- 4. Mercedes-Benz GLA som laddhybrid är vettig för några få**
- 5. Luftgardin ger längre räckvidd i elbilar**
- 6. Fiat stoppar biltillverkning**
- 7. Trögt på bilmaknaden men Volvo kör om Tesla**
- 8. Nya bilar allt bredare**
- 9. Tesla expanderar trots pågående strejk och öppnar egen verkstad**
- 10. Partigrupp i EU-parlamentet vill ändra förbud mot förbränningsmotorer**
- 11. Schibsted lanserar auktionssajt för bilar**
- 12. EU vill stoppa nästan alla diesellastbilar år 2040**
- 13. Hur länge ska vi säga registreringsnummer**
- 14. Bilarna som floppade på marknaden**
- 15. Noble M600 är en brittisk supersport med Volvo-motor**
- 16. Daimler DS420 Coupe**

1. Fiskers pickup Alaska kommer till Europa

24 jan 2024

Förra året kom leveranserna av Fiskers första modell i gång, elsuven Ocean. Fler modeller har utlovats, bland annat en eldriven pickup som döpts till Alaska. Den kommer med finurligheter som en plats att hänga sin cowboyhatt och en knapp för "California Mode" som hos Ocean, där alla bilens rutor åker ned. Samt vad som lovas vara världens största mugghållare.



Det låter i båda fall som saker framtagna för den amerikanska marknaden. Men i en intervju med brittiska Autocar bekräftar Fiskers grundare Henrik Fisker att den 5,3 meter långa pick-upen även kommer till Europa.



Modellen ska dela viss teknik med elsuven Ocean och erbjudas med ett batteri på 75 kWh för 37 mils räckvidd eller 113 kWh för 55 mils räckvidd. Lastytan på flaket kan anpassas mellan 1,37 och 2,8 meter genom att flytta väggen till förarkabinen.

Några svenska priser eller när Fisker Alaska väntas komma hit har inte meddelats. I USA sa pick-upen kosta från 45.400 dollar, vilket motsvarar omkring 470.000 kronor.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Uppgift: Då kommer Teslas billigare "Model 2"



Mars elektrifierar godstransporter med Einride

2. Volkswagen Golf uppdateras: Nya laddhybrider och fysiska knappar

Publicerad 2024-01-24 kl 0710 (uppdaterad 2024-01-24 kl 0721) Text Erik Söderholm

Volkswagen gör helt om och återinför vissa fysiska knappar i interiören när storsäljaren Golf uppdateras.



Volkswagen lanserar en uppdaterad version av Golf. Det handlar inte om någon helt ny generation utan om ett rejält ansiktslyft med en del ny teknik.



Interiören ser ut ungefär som tidigare, men de fysiska knapparna har gjort comeback i ratten.



Vid lanseringen av elbilen ID.3 möttes Volkswagen av hård kritik för infotainmentsystemet som var buggigt. Uppdaterade Volkswagen Golf får ett nytt system som ska vara snabbare och mer lättanvänt, och som först visades upp i [elbilen ID.7](#). Det har även [stöd för ChatGPT](#).

Till skillnad från tidigare är också reglagen för klimatanläggningen och ljudvolymen upplysta i mörker. Volkswagen har dessutom [lyssnat på kritiken](#) och återinfört de fysiska knapparna på ratten.

Precis som de större modellerna Passat och Tiguan kommer Golf även i två laddhybridversioner med elräckvidd på omkring tio mil. Det är betydligt längre än tidigare, och dessutom finns snabbladdning på 50 kW vilket är ovanligt i laddhybrider.

Vid sidan av laddhybriderna finns flera mildhybrider med 48-voltsteknik, och totalt består Golfutbudet av nio olika motoralternativ vid lanseringen. Fler ska följa senare under året, liksom fyrhjulsdrivna versioner.

Designmässigt är skillnaderna små, men de främre strålkastarna och bakljusen har fått ny design liksom stötfångaren fram. För första gången i Europa kan även VW-märket vara belyst.

De svenska priserna är inte klara.

MOTORERNA

- Volkswagen Golf kommer som laddhybrid i två olika versioner med elräckvidd på cirka tio mil.
- Två 1,5-liters bensinmotorer blir tillgängliga, på 115 eller 150 hk, och de finns med och utan mildhybridteknik. En större 2,0-liters bensinmotor på 204 hk.
- Dieselmotorer blir allt ovanligare i klassen, men Golf kommer med flera olika dieselalternativ på 115 eller 150 hk.
- Dubbelkopplingslåda är standard i alla varianter utom i de vanliga bensin- eller dieselversionerna på 115 eller 150 hk.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Efter kritiken – nu kommer knapparna tillbaka



VW visar ny version av sin bästsäljare



Flera bilmärken får "turboladdad" röststyrning



3. Golf GTI: Succé-bilen växlar upp

Uppdaterad 24 jan. 2024 Publicerad 24 jan. 2024

Volkswagen Golf GTI är busbilen i våra hjärtan. Från 110 hästkrafter 1975 till senaste versionens hela 265 galna hästkrafter under huven.



Med ännu fler hästkrafter under huven fortsätter nya Golf GTI att vara en busbil av rang.

Golf-klassen.

Så har den hetat i decennier nu. Den storlek på bil som utgår från Volkswagens ikoniska småbil Golf.

Den kom 1974 som årsmodell 1975. Frågan är om någon då kunde ana att denna uppföljare till den klassiska Bubblan, skulle bli lika framgångsrik som sin föregångare.

1975 kom också en variant av Golfen, med tilläggsbokstäverna GTI. Bokstäverna stod för Grand Turismo Injektion, och målet var att skapa en liten och kompakt sportbil för vardagsbruk.

Och det var minst sagt ett lyckat drag.

GTI är i dag en förkortning som förväntas finnas i allmänbildningen och Golf GTI har blivit en monumental försäljningssuccé.

När nu generation 8.5 släpps på marknaden är det en full-laddad "busbil" som kommer utmana sina ägare.



Ny ratt, större skärm och lite annat smått och gott är nyheter i den nya GOLF GTI:n.

Många hästkrafter

Med hela 265 hästkrafter under huven kommer du ha fullt upp bakom den nya ratten med att få ned kraften i backen.

Vill du växla manuellt? Glöm det. Numera finns bara Golf GTI med en automatisk DSG-låda.

Andra nyheter på den uppdaterade GTI:n är en större infotainmentsystem-skärm, ny ratt och röststyrning via ChatGPT.

Vågar du provköra den?



Detta är troligtvis den vanligaste vinkeln du kommer att få se den nya Golfen från.



GTI. Denna ikoniska förkortning som skvallrar om att det finns mer kraft under huden än vad du förväntar dig.



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

Läs mer:



Om den nya generationen VW Golf här



Volkswagens genidrag – Seat återuppstår



4. Test: Mercedes-Benz GLA som laddhybrid är vettig för några få

2024-01-23 TEXT & FOTO Simon Hallenslev

Alla pratar om elbilar, så var lämnar det en laddhybrid som Mercedes-Benz GLA 250 e?



Många såg ljuset i elektrifieringen med laddhybrider. Elektricitetens stormiga äktenskap med förbränningsmotorn varade dock bara några år. Nu är det helt eldrivna bilar som tar rubrikerna och lämnar lite utrymme för bensin-, diesel- eller plug-in hybrider.

Har den verkligen uppdaterats?

Mercedes-Benz är inte kända för drastiska facelifts, och **GLA** är inte annorlunda. Utomhus har GLA utrustats med nya fram- och bakljus, där du måste kisa för att se skillnaden. Det är främst LED-tekniken bakom glaset som har uppdaterats.

Dessutom är **GLA** nu tillgänglig med större och mer rundade "luftintag" i den främre stötfångaren och en något reviderad kylargrill. På avdelningen för små detaljer finns **GLA** nu tillgänglig i en ny metallic-lackfärg som heter Spectral Blue, vilket är färgen på testbilen.

På insidan är uppdateringarna lika små. De två sammankopplade 10,25-tumsskärmarna är utrustade med den senaste versionen av det trevliga MBUX-systemet och körs nu med ren touch utan den fåniga pekplattan i mittkonsolen. Tyvärr är **GLA** också utrustad med den nya Mercedes-ratten, som drunknar i oprecisa touchknappar.

Hybridsystemet är oförändrat från det som **GLA 250 e** lanserades med 2019, och tekniskt sett finns det inget att klaga på. Batteriet på 15,6 kWh matar en 109 hk elmotor som arbetar med en 163 hk bensinmotor via en 8-växlad automatisk växellåda.

Sammanlagt får man en systemeffekt på 218 hästkrafter med en räckvidd på 69 kilometer på ren eldrift. Det är toppmodernt och inte så illa för en plug-in hybrid.



Välbekanta egenskaper

Det är inte bara hybridtekniken som har hängt med i svängarna. Kupén är det som Mercedes-Benz gjorde bäst innan EQ tog över. **GLA** kännetecknas inte av samma överväldigande mängd plast som finns i EQE, och kupén känns väl sammansatt.

Testbilen kommer med en brun konstläderhytt som känns tillräckligt fin för att du inte ska sakna äkta läder. Trots lite pianolack och tråkig plast här och där, har du en Mercedes-hytt som bibehåller flamboyans, modernitet och en premiumkänsla.

För klimatanläggningen finns fysiska tryckknappar som klickar bra, liksom en infotainmentskärm med tydlig upplösning och ett coolt infotainmentsystem. Den är kanske bara en tum eller tre mindre med dagens mått mätt.

I framsätet sitter du högt och har bra sikt, och i baksätet kan du enkelt transportera två vuxna med en längd på 1,80 meter. Det gäller knäutrymmet, fotutrymmet under framsätena och takhöjden för panoramasoltaket.

Problem med hybriden

När det gäller ren dynamik kör **Mercedes-Benz GLA 250 e** som en A-klass. Den är bekväm i underredet med lätt styrning som gör den smidig i staden och på landsvägar, även om den inte är helt fri från krängning. Den presterar också bra på motorvägen när det gäller både riktningstabilitet och ljudisolering.

Det låter bra, men sömlösheten spricker när hybridsystemet stresstestas. Med ett fulladdat batteri är **GLA 250 e** en lättkörd fröjd, där de 102 hästkrafterna är mer än tillräckligt för kompromisslös stadskörning. I dessa kalla tider, när den maximala räckvidden sträcker sig till cirka 50 kilometer, förändras verkligheten snabbt.



Batteriet fungerar som det tredje benet i hybridhytten och när det är tomt vacklar både motor och växellåda. När bensenmotorn tvingas starta sker det oftast i ett plötsligt utbrott på 4.000 varv. Även när motorn är vaken och arbetar håller växellådan ofta fast vid både andra och tredje växeln för länge och väntar på en växling upp till 3.500 varv per minut.

När det är dags att sakta ner igen är det svårt att förstå hur man växlar mellan vanlig bromsning och regenerativ bromsning. Bromspedalen hjälper verkligen inte till att definiera punkten mellan de två, vilket gör många inbromsningar klumpiga.

Även när jag står stilla i rusningstrafik hittar jag något att klaga på. **Mercedes-Benz GLA 250 e** är inte utrustad med en värmepump, men insisterar på att försöka värma kupén med elektricitet. Det är omöjligt. Och eftersom bensenmotorn inte tänds av sig själv med alla klimatanläggningar på max, måste jag gå in i "Battery Hold"-läget och vrida på gaspedalen för att få igång värmen.

Och så är det priset!

Det beror på en cocktail av allokering av batteriteknik till elbilar och ett allmänt fokus på elbilar, vilket innebär att de i större utsträckning måste erbjudas till konkurrenskraftiga priser. Detta gör att plug-in-hybridmodellerna hamnar i skuggan med höga priser. **Mercedes-Benz GLA 250 e** kostar från 585 000 kronor.

Även med ett startpris på 585 000 kronor är **Mercedes-Benz GLA 250 e** med sina hybridproblem svår att rekommendera på en elbilsfokuserad marknad. Det är synd, för den har sina kvaliteter när det gäller komfort och kupé.

Detta innebär dock inte slutet för plug-in hybridbilar – ännu. Men det kommer inte att vara **Mercedes-Benz GLA 250 e** som räddar dagen. Mercedes-Benz har andra plug-in hybrider i sitt program som är starkare. **GLA** blir däremot ett symptom på vad genomsnittliga plug-in hybridmodeller har att kämpa mot på en elbilsmarknad i snabb utveckling.

Relaterade artiklar:



Porsche Panamera får en andra chans



Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt



Test: BMW M3 Touring är svaret på alla dina problem



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?

5. Luftgardin ger längre räckvidd i elbilar

Publicerad 2024-01-23 kl 1005

(uppdaterad 2024-01-23 kl 11:31)

Hyundai och Kia vill sänka förbrukningen i nya elbilsmodeller genom att fälla ned en "flärp" som skapar en luftgardin vid framhjulen.



Det finns flera aerodynamiska knep som biltillverkarna tar till för att sänka luftmotståndet. Det är särskilt viktigt i elbilar som kan få längre räckvidd.

Hyundai och Kia visar nu upp något som kallas en "aktiv luftgardin" som styr turbulensen som uppstår vid körning i högre hastigheter.

Systemet är placerat mellan den främre stötfångaren och framhjulen. Gardinen fälls ned när bilen passerar 80 km/tim och fälls upp när bilen saktar ned under 70 km/tim.

Tekniken har testats i Genesis GV60 där den sänkte luftmotståndet med 2,8 procent, vilket ska motsvara sex kilometer längre räckvidd. Om den klarar hållbarhetstesterna kan den införas i framtida elbilsmodeller.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Kostade 3,3 miljoner – nu stoppas produktionen



Takbox kapar räckvidden med över fyra mil i elbilen



Hyundai Ioniq 6 sätter Volkswagens nyhet på plats



Snålast och törstigast: Elbilen som kör om Tesla

Teknikens Värld

6. Fiat stoppar biltillverkning – svag efterfrågan

Publicerad 23 jan 2024 kl 0920

Stellantis-koncernen stoppar produktion av eldrivna Fiat 500 på bilfabriken i Turin på grund av bristande efterfrågan. "Kunderna avvaktar nya subventioner" är en analys.

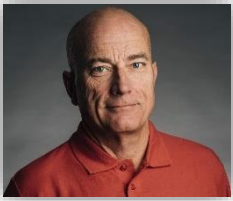


Tillverkning av Fiat 500 i Mirafiori-fabriken i Turin.

Det var bara ett år sedan utbudet inte räckte till för att mätta efterfrågan på. Nu har marknaden vänt 180 grader. Den stora Stellantis-koncernen, med bland annat Opel, Citroën och Peugeot i korgen, meddelar att man stänger ner tillverkningen av **Fiat 500 Electric** och vissa Maserati-modeller på Mirafiori-fabriken utanför Turin under tre veckor, 12 februari till 3 mars. Företaget anger svag efterfrågan som orsak.

Nedstängningen påverkar 2 250 anställda. Det italienska fackförbundet FIM CISL menar att de inhemska kundernas tveksamhet beror på att de väntar på att regeringen i Italien ska införa subventioner för elbilsköp. Regeringen har flera gånger sagt att de kommer att införa ett stöd för elbilsköp, men hittills har inget blivit verklighet. Det som övervägs är ett stöd till personer som skrotar bilar som är äldre än 20 år och köper en elbil. Den italienska bilmärknaden har en relativt svag elbilsandel. 4,2 procent av sålda bilar var eldrivna 2023.

Det är andra gången på kort tid som Stellantis stänger ned Mirafiori-fabriken. **Fabriken var också nedslängd i månadskiftet oktober-november 2023**. Den eldrivna versionen av Fiat 500 tillverkades i 77 000 exemplar under 2023, att jämföra med en prognos på 90 000 tillverkade bilar.



Mikael Stjerna



**Vi har nya Fiat 500e i garaget!
Gulligt, tufft och elektriskt**



**Eldrivna Fiat 500e tar sig 32 mil på en laddning
Kostar från 37.500 euro**



**Vi har lyssnat på Abarth 500e
Och även kört en vända**



Fiat presenterar Abarth 500e
Abarths första som bara går på el



Fiat släpper 600e
Elektrisk med söta ögonfransar



Fiat släpper tre designerspecialare av 500e
Tyvärr bara i ett exemplar var

7. Trögt på bilmaknaden – Volvo kör om Tesla

Publicerad 2024-02-01 kl 1005 Text Erik Söderholm

Det är fortsatt trögt på den svenska bilmaknaden och särskilt när det gäller privatköp. Volvo lyckades köra om Tesla i januari månad.



Det är fortsatt kallt på den svenska bilmaknaden. Nyregistreringarna ökade visserligen med nästan 18 procent i januari jämfört med samma månad i fjol, men det var också den sämsta januarimånaden på 15 år.

Bara tre av tio nya bilar registrerades på privatpersoner. Helt eldrivna bilar stod för knappt tre av tio nyregistreringar, jämfört med nästan fyra av tio under helåret 2023.

– Det är för tidigt att dra för stora slutsatser efter årets första inledande månad, men den långsiktiga trenden med en iskall privatmarknad för elbilar håller i sig, säger Sofia Linder, chefsekonom på Mobility Sweden.

Tesla Model Y som blev den **populäraste nya bilen förra året** har fått se nyregistreringarna dala de senaste två månaderna. I januari blev i stället Volvo XC60 och XC40 populärast, med Model Y på tredjeplats.

POPULÄRASTE NYA BILARNA

Antal nyregistreringar i januari.

- 1. Volvo XC60 (893)
- 2. Volvo XC40 (700)
- 3. Tesla Model Y (577)
- 4. Toyota RAV4 (566)
- 5. Volvo S/V60 (445)
- 6. Volkswagen Passat (382)
- 7. Volvo C40 (344)
- 8. Kia Ceed (298)
- 9. Volkswagen ID.4 (288)
- 10. Audi Q4 e-tron (286)

Källa: Mobility Sweden



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Elbilarna fortsätter öka trots borttagen bonus



Nyregistreringarna ökar – men elbilsandelen sjunker



Prestigeförlust för Volvo – nu kör Tesla om

8. Nya bilar allt bredare: "Trenden kommer fortsätta"

Publicerad 2024-01-23 kl 1835 (uppdaterad 2024-01-24 kl 0639) Text Erik Söderholm

Bilarna som säljs i dag är betydligt bredare än för bara några år sedan, och många av dem är för stora för vanliga parkeringsrutor.



En **genomsnittlig bil** växer i genomsnitt en centimeter på bredden vartannat år. Det visar en undersökning gjord av organisationen **Transport & Environment** och som baseras på de 100 mest sålda bilarna i Europa under 2018 och 2023.

Siffrorna visar också att över hälften av alla nya bilmodeller numera är för breda för många parkeringsplatser.

Snittbredden för nya bilar har ökat till 180,3 centimeter under första halvåret 2023. Fem år tidigare, 2018, var snittbredden 177,8 centimeter, och siffror från organisationen ICCT visar en liknande trend under hela 2000-talet.

Förutom att större bilar blir tyngre och törstigare riskerar det att bli trångt på både parkeringsplatser och gator, framför allt för oskyddade trafikanter som cyklister, när bilarna växer i bredd.

Ett exempel som lyfts fram är Volvo EX90 som är 4,1 centimeter bredare än föregångaren XC90.

– Bilar har blivit bredare i flera decennier och den trenden kommer fortsätta tills vi sätter en tuffare gräns. I nuläget tillåter lagen att nya bilar kan vara lika breda som lastbilar. Resultatet har blivit stora suvar och amerikanska pickuper som parkerar på trottoarer och riskerar fotgängare, cyklister och alla andra på vägen, säger James Nix på T&E.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Tyngre bilar ställer hårdare krav på däcktillverkarna



Bilarna allt klumpigare – då ger vajerräcket vika



Så mycket tyngre blir nya bilar: "Något har gått snett"

9. Tesla expanderar trots pågående strejk – öppnar egen verkstad

Publicerad 2024-01-23 kl 10:35

Tesla nysatsar och öppnar sin första skadeverkstad i Sverige – trots IF Metalls pågående strejk. Avtalssekreteraren Veli-Pekka Säikkälä ser agerandet som ett nytt sätt att undvika kollektivavtal. – Kampen är ännu viktigare nu, säger han.



Ett tiotal nya laddstationer och en egen verkstad. Det är Teslas planer under 2024.

Konflikten mellan IF Metall och Tesla har pågått sedan oktober i fjol. Trots strejken nysatsar elbilsföretaget på en egen verkstad och ett tiotal nya laddstationer. Teslas första skadeverkstad i Sverige kommer att öppnas i Huddinge, Stockholm, i anslutning till det redan befintliga leveranscentret. I nuläget söker Tesla sju nya medarbetare, bland annat lackerare, skadereglerare och plåtslagare.

IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä berättar att strejkvakter kommer att bevaka den nya verkstaden.

– När den väl öppnar kommer vi att stå utanför och strejkvakta. Sedan kommer vi naturligtvis försöka att värva de som börjar jobba där.

Har strejken någon effekt om Tesla kan expandera och fortsätta som vanligt?

– Strejken har en effekt. Det är Tesla som sätter emot den nuvarande blockaden och vill öppna verkstäder i egen regi. Då blir det ännu viktigare med kollektivavtal, så att de inte kan konkurrera med lägre villkor mot andra verkstäder. Kampen är ännu viktigare nu, säger Veli-Pekka Säikkälä.

Fackförbundet Målarna, som bland annat samlar lackerare, har 13 000 medlemmar. Sedan mitten av november har drygt 100 lackeringsfirmor slutat hantera Teslabilar i sympati med IF Metalls strejk. Johan Redén, kommunikationsansvarig på Målarna, är inte förvånad över Teslas expansion.

– Det är ju ingen hemlighet att Tesla vill kringgå våra stridsåtgärder. Vi får titta på om vi behöver lägga ett nytt varsel beroende på hur det utvecklar sig, säger Johan Redén.

Förra veckan uppdaterade Tesla företagets karta med över 30 nya laddstationer runtom i landet. Nära hälften av dem kommer att installeras under våren – trots sympatistrejk från fackförbundet Elektrikerna. Ombudsmannen Petter Johansson har **tidigare bekräftat** för Dagens Arbete att nyinstallationer inte omfattas av sympatiåtgärden.

– Vårt varsel gäller service, reparation och felavhjälpning. Inte nyinstallation. Däremot är det så att vi hela tiden kollar på hur vi kan utöka våra möjligheter att hjälpa IF Metall. Vi tittar självklart på hur vi kan utöka varslet, men det är inget som är bestämt nu, sa Petter Johansson då.

Dagens Arbete har sökt Tesla utan resultat.



Emma Johansson

Du kanske också vill läsa...



Så utvidgas konflikten med Tesla – dag för dag



Hur en kamp för några få blev en storstrid — för alla

Teknikens Värld

10. Partigrupp i EU-parlamentet vill ändra förbud mot förbränningsmotorer

Publicerad 24 jan 2024 kl 1556

Uppdaterad 24 jan 2024 kl 1753

Den 9 juni i år är det val till Europaparlamentet. Sju olika partigrupper, med representerande partier från medlemsländerna, förbereder för att locka till sig väljare. Nu har ett utkast till EPP:s, parlamentets största partigrupp, valmanifest läckt. I det står att läsa bland annat att de ska verka för en förändring av det förbud mot försäljning av nya bensin- och dieselbilar från och med 2035.



EU:s förbud mot försäljning av nya bensin- och dieselbilar 2035, kommer det att revideras?

I februari 2023 stod det klart att Europaparlamentet (även kallat EU-parlamentet) röstat igenom ett förslag om att **förbjuda försäljning av nya bilar med bensin- och dieselmotorer med start år 2035**. Kort därefter **satte sig framför allt Tyskland på tvären** mot det klubgade förslaget då de ville se en komplettering där försäljning av nya förbränningsmotorbilar ska få fortsätta även efter 2035 – om bilarna kan köras på enbart e-bränslen (**elektrobränslen**).

I slutet av mars förra året **beslutade Europaparlamentet om ett tillägg för just e-bränslen**.

Även om förslaget klubbades igenom var det inte med fullständig enighet i förbudsfrågan. 340 parlamentsledamöter röstade för ett förbud, 279 emot. Av Europaparlamentets sju så kallade partigrupper, där de olika EU-medlemsländernas partier är representerade, har det största (Europeiska folkpartiet, EPP, där bland annat Moderaterna och Kristdemokraterna ingår) varit en av de som mest ogillat förbudet.

Främst är det tysken Jens Gieseke, som sitter i Europaparlamentets utskott för transport och turism, som fört EPP:s talan i frågan. Han har flertalet gånger kritiserat ett förbud som han ser missgynna utvecklingen av andra tekniker som kan främja sänkta utsläpp och att man inte bör lägga alla ägg i en och samma korg (elbilsborgen). Samtidigt har han flaggat för att uppemot en halv miljon människor kan bli arbetslösa i samband med omställningen.

Europa riskerar bli som Kuba

Gieseke har pratat om en "Havanna-effekt", det vill säga att det finns risk för att vi européer kommer att behålla våra gamla bilar med förbränningsmotorer i årtionden, ungefär så som skedde i Havanna (och hela Kuba, för den delen) i samband med revolutionen då USA införde handelsembargo mot landet och Fidel Castro förbjöd import av bilar och bil-delar från USA. De bilar som redan fanns på ön, sedan innan revolutionen på 1950-talet, fick fortsätta att rulla och kubanerna blev allt mer skickliga på att hålla liv i dem. Än i dag rullar många gamla bilar på den kubanska ön.

Vill revidera fattat beslut

I år stundar val till Europaparlamentet, som avgörs den 9 juni, och EPP (som är en förkortning av European People's Party) ser inte ut att ge upp sitt motstånd mot förbudet. Sajten **Euractiv**, som specialiserar sig i EU-frågor, har kommit över ett utkast av EPP:s valmanifest.

I manifestet står, enligt Euractiv, bland annat att EPP:s avsikt är att "revidera [lagen] så snart som möjligt".

Med andra ord vill EPP försöka få till en förändring i en lagstiftning som redan har godkänts av parlamentet och EU-medlemsstaterna.

Om EPP skulle få gehör för en förändring kan det komma att öppna upp för fler förändringar i andra redan godkända initiativ inom EU:s så kallade gröna giv, som har syftet att göra EU till världens första klimatneutrala region.

**LÄS OCKSÅ: [Elbilar kan vara smutsigare än dieslbilar](#)
[Kan elektrobränslen rädda förbränningsmotorn?](#)**



Mattias Rabe

Teknikens Värld

11. Schibsted lanserar auktionssajt för bilar

Publicerad 24 jan 2024 kl 0851

Blocket-ägaren Schibsted lanserar Wheelaway, en auktionssajt där privatpersoner auktionerar ut sin bil till bilhandlare. Syftet är att kunna erbjuda fler sätt att sälja sin bil.



Wheelaway är en ny sajt där privatpersoner kan auktionera ut sin bil till bilhandlare.

Begagnatmarknaden har exploderat de senaste åren, även om den också har sjunkit i perioder. Att köpa och sälja bil är hur som helst populärt och därför vill Schibsted, som äger Blocket, erbjuda ytterligare ett sätt att sälja sin bil på. De lanserar sajten Wheelaway som ska hjälpa privatpersoner att auktionera ut sin bil till bilhandlare.

– Vi ser hur allt fler privatpersoner söker nya vägar för att sälja sin bil och med Wheelaway kan säljare effektivt matchas med hundratals bilhandlare. Vi är stolta att i samarbete med Blocket nu få möjligheten att hjälpa fler svenskar till en snabb, smidig och enkel bilförsäljning samtidigt som vi effektiviserar bilhandlarnas inköp, säger John Skantze, country manager på Wheelaway, i ett pressmeddelande.

Schibsted menar att bilhandlare i dag lägger mycket tid och resurser på att hitta bilar och kontakta privatpersoner, vilket de inte behöver göra i lika stor utsträckning om de ansluter sig till tjänsten. Tanken är att det ska vara gratis för privatpersoner, men det ska kosta en slant för bilhandlare – eller en avgift, beroende på värdet på bilen.

– I spåren av den svaga kronan och ökad export har många bilhandlare numera svårt att få tag på begagnade bilar. Därför är vi extra glada över att kunna erbjuda en tjänst som hjälper dem att säkra tillgången till attraktiva bilar, samtidigt som vi underlättar för de privatpersoner som vill bli av med sin bil på ett tryggt och smidigt sätt, säger Robin Suwe, vd på Blocket och ansvarig för affärsområdet Mobility på Schibsted Nordic Marketplaces.

Tjänsten finns redan i Finland sedan 2018, där heter den AutoVex, och enligt Schibsted (som är delägare) är den en succé där.



Sanne Hansen



12. Beskedet: EU vill stoppa nästan alla diesellastbilar år 2040

Posted by Kristofer Rask januari 22, 2024

Europeiska lagstiftare har nu kommit överens om att förbjuda försäljningen av nästan alla nya diesellastbilar till 2040. Utkastet inkluderar lastbilar över 7,5 ton samt stadsbussar och långfärdsbussar.



Utfasningen kommer att ske i flera etapper. För lastbilar ska utsläppen minska med 45 procent från 2020-års nivåer till 2030, vidare till 65 procent år 2035 och 90 procent till 2040. För stadsbussar ska utsläppen minska med 100 procent till 2035 medan långfärdsbussar följer samma regelverk som de tunga lastbilarna.

– EU signalerar tydligt till lastbilstillverkare när nästan alla deras fordon kommer att behöva ha nollutsläpp. Europeiska producenter har nu en tydlig målbild framåt för att öka produktionen av el-lastbilar och vara redo för utmaningen från Tesla och kinesiska rivaler, kommenterar Fedor Unterlohner, fraktchef på T&E.

Vissa undantag kommer att göras. Det inkluderar bland annat tillverkare av små volymer och fordon som används för gruvdrift, skogsbruk och jordbruk. Undantaget inkluderar också fordon som används av försvarsmakten och brandförsvaret, samt fordon som används inom räddningstjänst, allmän ordning och sjukvård.

Planen kommer nu lämnas över till medlemsländernas företrädare inom rådet och till parlamentets miljöutskott för godkännande. Om texten godkänns måste den formellt antas av båda institutionerna och kan efter en översyn sedan antas av EU.

Sedan tidigare är EU överens om att fasa ut nyförsäljningen av personbilar och lätta lastbilar som drivs av bensen- och diesel från 2035.

13. Bilfrågan

Publicerad 2024-01-22

kl 0500

Text Erik Rönnblom

Hur länge ska vi säga "registreringsnummer"?

På vardagar svarar Vi Bilägare på läsarfrågor om bilar och trafik. Vill du att vi ska svara på din fråga? Mejla till bilfragan@vibilagare.se.



Fråga: Hur länge till ska man kalla registreringsskylt för registreringsnummer? Eftersom det innehåller fyra bokstäver och två siffror bör det väl inte kallas för nummer?

ME

Vi Bilägare svarar:

Svar: Det kan du ha rätt i. Hur gör våra myndigheter? Jo, när man talar om skylten som sådan så används "registreringsskylt", det vill säga då det handlar om synbarhet och placering. Men så fort det rör sig om identifiering av ett fordon så används "registreringsnummer". Då heter det till exempel "sök fordonsuppgifter med registreringsnummer". Du ligger nog lite före med ditt tänk. Vi skulle kanske behöva ett nytt begrepp, "registeringskod" eller något liknande?



Erik Rönnblom



14. Sämst: Bilarna som floppade på marknaden

Uppdaterad: 23 jan. 2024 Publicerad: 23 jan. 2024

Här är några av de bilar som föddes med goda intentioner men tyvärr föll platt. Trots detta, är några av dem egentligen riktigt bra.



*Trots alla leenden på hela familjen Reklamford, blev Ford Edsel en dunderflopp.
Om denna och fyra andra floppar kan du läsa om här.*

Att driva en bilfabrik är banne mig ingen lätt match. Du ska känna av trender, känna till regler och statuter i alla mottagarländer, och döpa bilen till något som fungerar över hela världen.

Slutligen ska du få konsumenten att tända till på det du kommit fram till, så att bilen säljs och dina aktieägare blir glada och dunkar dig i ryggen nästa gång ni ses.

Jag har jagat runt på marknaden och frågat entusiaster efter de bilar som aldrig slog på marknaden. Här kommer några av de bilar som släppts ut på marknaden med champagne, snittar, pukor och trumpeter, men därefter landat bakom en hög av skämskuddar.

Volkswagen Phaeton

När affärerna går bra, eller kanske för bra som i fallet med Phaeton, är det lätt att bli fartblind.

Volkswagens chef runt millennieskiftet, **Ferdinand Piëch**, såg miljonerna på företagets konto bli till miljarder. Ville slutligen, en gång för alla, visa världen att VW nu var ett märke redo för bilvärldens tungviktsklass.



Att kalla en lyxbil för Folkvagn, nej det går inte. Går inte heller att kalla en Folkvagn för lyxbil. Så Phaeton blev en flopp. Inte helt oväntat faktiskt.

Piëch drog igång projekt Phaeton. En bil som handbyggdes på samma chassie och i samma fabrik som prestrigebilen **Bentley Flying Spur**.

Målet var att köra ikapp och förhoppningsvis också om konkurrenterna i BMW:s 7-serie, Mercedes S-klasse och Lexus LS, men av det blev det intet.

Alla fel

Att ta en bil som heter Folkvagn och försöka göra det till en lyxbil, funkar helt enkelt inte. Speciellt som koncernens egen toppmodell, Audi A8, redan fanns på marknaden med i stort sett samma prestanda och kvalitet, och dessutom rejält billigare.

Phaeton blev således en av företagets sämsta affärer. Fin är den dock och i dag ett fynd på begagnatmarknaden. [Läs mer om Volkswagen Phaeton här.](#)



Ford försökte på alla sätt att lansera Jaguar X-Type som en bil som var fin i kanten. Men kunderna läste av marknadsfinten och nuddade modellen.

Jaguar X-Type

Med fickorna fulla av pengar hade Ford varit på inköpsturné i slutet av 1990-talet. Det resulterade i ett antal lite finare bilmärken som nu skulle jobba tillsammans.

Under logotypen Premier Auto Group, PAG, skulle nu Lincoln, Aston Martin, Land Rover, Jaguar, och Volvo dela både bottenplattor och utvecklingskostnader och bli en gemensam kassako för pappa Ford.

Det gick så där minst sagt.

Bilmärkena kom från allt för olika bakgrunder. Samarbetet dem emellan gick uselt och av alla tänkta samordningsfördelar, blev det intet.

En sminkad Ford Mondeo

Bästa, eller kanske sämsta, exemplet blev Jaguar X-Type.

En fyrdörrars familjebil, baserad på Ford Mondeo med siktet inställt på att ge BMW:s 3-serie en rejäl match.

Att bygga en bil på en medioker bottenplatta, pimpa den med lite valnöt och skinn och sedan försöka sälja den med samma prislappar som BMW eller Mercedes är dock ingen bra idé.

I nio år fick modellen leva innan Ford plockade bort den. Skadorna för varumärket Jaguar tog emellertid år att reparera. [Läs mer om Jaguar X-Type här.](#)



Vad som egentligen låg bakom att GM plötsligt avbröt sitt elbilsprojekt kanske vi aldrig riktigt fått veta. Hade de gjort tvärtom, kunde elbilsvärlden sett helt annorlunda ut i dag.

GM EV1

Denna bil är ett mysterium. Det som kunde blivit amerikanska GM:s stora spark framåt, blev istället ett av bilhistoriens stora frågetecken.

Det var redan 1996 som annars så konservativa General Motors överraskade marknaden med en helelektrisk bil döpt till **EV1**.

Bilen var mycket avancerad för sin tid, med räckviddsdata och laddkapacitet som inte ligger långt efter det vi ser hos dagens moderna elbilar.

Intresset sköt i höjden när bilen släpptes ut på marknaden för förbokning till en månads-leasing-kostnad på bara 299 dollar.

25 000 personer ställde sig i bokningskön för att bli utvalda provförare åt de 50 första bilarna.

1999 hade GM byggt 1 117 exemplar och efterfrågan fortsatte vara skyhögt.

Alla skrotades

Då plötsligt tvärvände GM. Stängde ned projektet, köpte tillbaka i stort sett alla bilarna och skrotade dem.

Reaktionerna uteblev inte, speciellt eftersom bensinpriserna märkligt nog samtidigt sköt i höjden.

Beslutet att skrota EV1-projektet blev en stor PR-flopp. Det gjordes till och med en spelfilm om händelsen döpt till: "Who killed the Electric Car?"

Det skulle sedan dröja ända till 2017 innan GM åter presenterade en hel-elektrisk bil: Chevrolet Bolt. [Läs mer om 10 andra amerikanska bilar som floppade.](#)



Det är ju egentligen inget fel på Ford Edsel. En utmärkt bil på många sätt. Den kom bara helt fel, vid sidan av alla trender och samhällsriktningar och blev en stor flopp på marknaden.

Ford Edsel

“Wrong car in the wrong place at the wrong time”.

Det var inga snälla ord som sammanfattade Fords monumentalt misslyckade bil Ford Edsel.

Det som skulle bli Fords första stora nyhet på ett decennium och dessutom bli företagets prestige-projekt, slutade i en pyspunka.

Ford hade satsat över 250 miljoner dollar i utvecklings- och marknadsföringskostnader på den nya mellanklassbilen som skulle slå sig in hos de familjer som var på väg upp i karriären.

Ford hade till och med döpt den nya bilen efter Henry Fords son Edsel, bara för att markera vikten och statusen i den nya produkten.

Förväntningarna var skyhöga när bilen släpptes i september 1957. Lika källarlåga var tongångarna när Ford, endast 26 månader senare, i november 1959, fick erkänna att bilen var en flopp.

Modellen lades ned. De stackars kunder som redan hade beställt och betalat för 1960-års Edsel, en i stort sett hopplös bil att sälja, fick en 300 dollars check av Ford som plåster på såren.

[Lär mer i TIME om Edsels nedläggning](#)



*Bilen som skulle sälja i mängder, enligt dess upphovsman John DeLorean.
Men det blev bara 6 000 sålda innan konkursen knackade på dörren.*

DeLorean DMC-12

Det blev ju till slut succé för **John DeLoreans** framtidsbil. Det var dock inte på grund av en framgångsrik försäljning eller bilens kvalitet.

Orsaken till att bilen över huvud taget är ihågkommen i dag är ju genom insatsen i dundersuccé-filmen "Tillbaka till Framtiden" där **Michael J Fox** och **Christopher Lloyd** använder ett exemplar som tidsmaskin.

Då var det dock redan försent.

John DeLoreans företag var satt i konkurs. Av planerna på att sälja 12 000 bilar per år, blev det bara 6 000 sålda 1981 innan portarna slogs igen.

I dag är dock bilen en klassiker på väg upp på marknaden. Äger du en, håll hårt i den. För de börjar bli rejält värda på marknaden.

En litet tröst för ett tigerhjärta. [Läs om DeLoreans moderna efterföljare.](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

Teknikens Värld

15. Noble M600 – brittisk supersport med Volvo-motor

Publicerad 20 aug 2009 kl 03:55 Uppdaterad 18 aug 2020 kl 13:12

Supersportbil och Volvo-motor är två begrepp som sällan nämns i samma mening. Det blir det ändring på nu när brittiska Noble visar sin nya värsting M600. Något oväntat har de valt att utrusta sin mittmotoriserade supersportbil med en Volvo-motor.



Det är inte varje dag en brittisk supersportbil ser dagens ljus. Det är inte heller varje dag en supersportbil med en Volvo-motor ser dagens ljus. Nu sker dock båda sakerna i och med att Noble M600 visas för första gången. Sedan slutet av 1990-talet har brittiska Noble gjort sig ett namn i bilvärlden med sina lätta och näst intill övermotoriserade bilar. Nu släpper de sitt senaste och mest kraftfulla alster hittills. Och de gör det med svensk hjälp.

Noble M600 har nämligen fått samma 4,4-liters V8-motor som tjänstgör i Volvo XC90 och S80. I Volvos tjänst har motorn knappast fått visa sig från sin sportiga sida, annat är det när den sitter i Noble. Britterna plockar ut inte mindre än 650 hästkrafter och 838 Nm ur vinkelåttan och gör det med hjälp av dubbla turboaggregat. Föraren kan dock välja att utnyttja mindre än så. Med en knapp på instrumentbrädan går det att välja mellan 450, 550 eller 650 hästkrafter, beroende på vilket humör man är på eller hur bråttom man har. Om man skulle ha riktigt bråttom klarar bilen av att accelerera från 0-100 km/h på 3 sekunder blankt. Vidare upp till 160 km/h tar det 6,5 sekunder och accelerationen slutar inte förrän mätaren når 360 km/h.



Volvo XC90 V8

För att uppnå dessa siffror räcker det inte med en turbomatad motor. Noble har gjort bilen så lätt som möjligt med karosspaneler i kolfiber och det sänker vikten till endast 1 275 kilo. Det är mycket som talar för att Noble M600 blir en vild körupplevelse. Viktfördelningen är 40 procent fram och 60 procent bak. Därtill ska alla de 650 hästarna leta sig ned i marken endast via bakhjulen. Antispinnsystemet kan stängas av helt och hållet och något antisladdsystem finns överhuvudtaget inte. Inte heller ABS-bromsar. Växlingarna görs med en traditionell manuell låda, det är inte tal om några paddlar på ratten eller annat modernt tjafs.

M600 gör sin publika debut på Goodwood Revival 19-21 september. Produktionen inleds i höst och priset börjar på cirka 200 000 pund, motsvarande 2,3 miljoner kronor.



Erik Wedberg

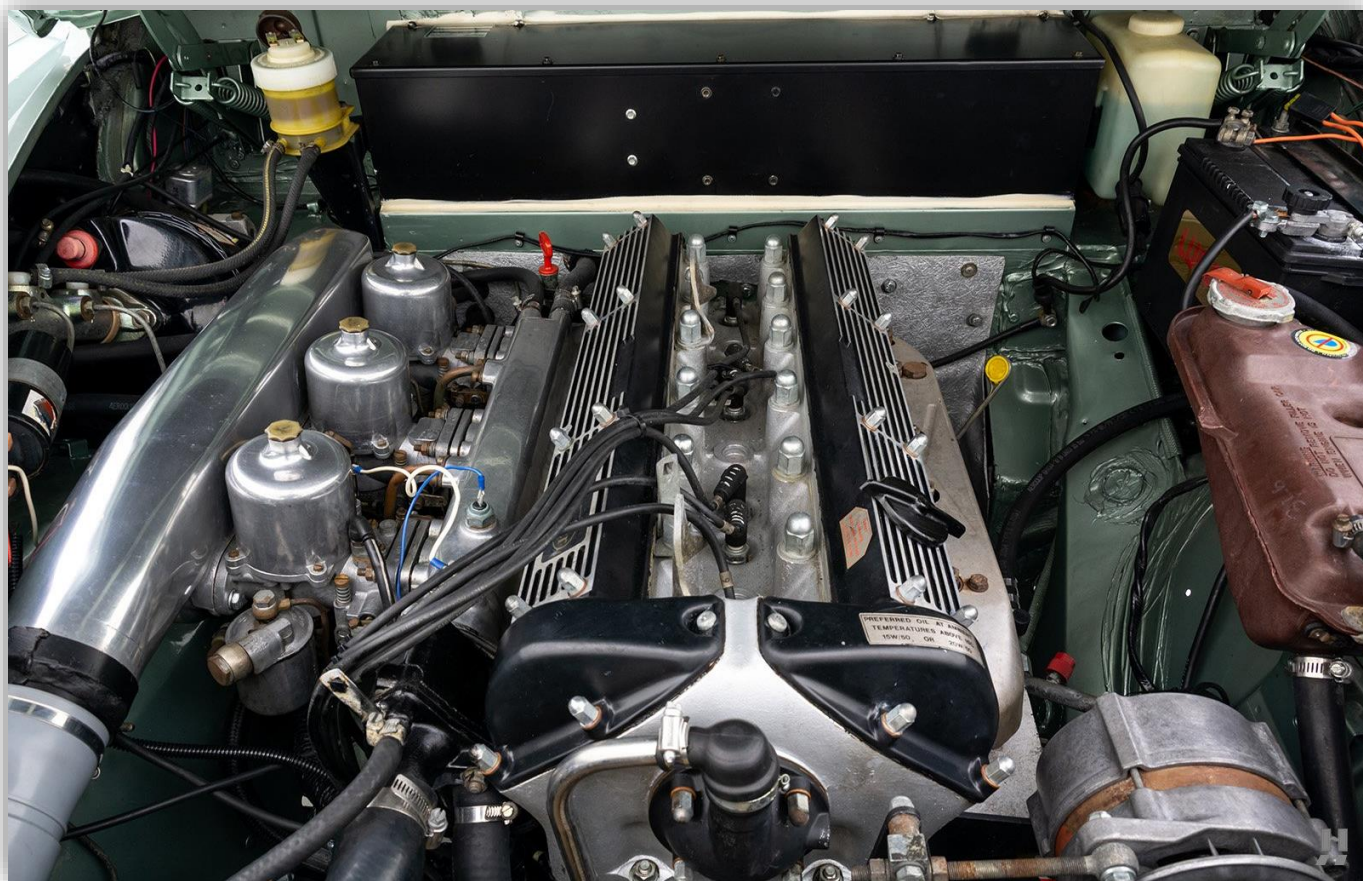
Noble M600 – brittisk supersport med Volvo-motor
GALLERIER

16. Daimler DS420 Coupe 1974



Som Storbritanniens första biltillverkare är det bara naturligt att Daimlers historia är oupplösligt kopplad till kungligheter, med tanke på att sekelskiftesbilar – eller mer exakt, hästlösa vagnar – var leksaker för de rika, inte den vanliga medborgaren. Kung Edward VII – då prins av Wales – tog kronans första motoriserade tur 1898 på (den framtida) Lord Montagu av Beulieu's Daimler. Montagu körde senare sin Daimler på gården vid parlamentets Palace of Westminster och blev den första "bilen" att göra det.





Prins Edward tog emot sin egen Daimler "Mail Phaeton" år 1900 och cementerade den mäktiga tvåcylindriga buggyn på 6 hk i historien som den första kungliga bilen. Prinsens köp av en andra Daimler 1902 ledde till den första "kungliga hovleverantören" som utfärdades till en biltillverkare. Liknande kungliga utnämningar till Daimler följde snart från Spanien, Preussen och Malaysia. Daimlers fungerade som den brittiska monarkens primära statsbil fram till början av 1950-talet, då transmissionsproblem i kungens Daimler ledde till att Rolls-Royce tog över en stor del av den kungliga flottan.

Daimler framhärddade i någon form av pseudoproduktion fram till dvalan 2010, dock inte utan att byta ägare sju gånger. Den modernare eran av Daimler förknippas ofta som ett dotterbolag till Jaguar, som använder delade plattformar och mekanik men fungerar som ett bekvämt, utrustat alternativ till den mer sportiga Jag. Limousiner var Daimlers naturliga specialitet, och DS420, som var ny för 1968, blev en av Daimlers mest kända och långlivade modeller under sin 114-åriga produktionshistoria.

Jaguar Mark X - senare kallad 420G - gav benen till den nya Daimler, som bland annat delade motor, växellåda, fjädring, interiörstruktur, reglage och mycket av interiören. Även om det visuellt inte gick att missta en DS420 för sin mindre Jaguar-motsvarighet; Daimler lägger till hela 21 tum till Jaguars hjulbas och bär en unik svepande, stöttad kaross som är handformad av British Leylands interna Vanden Plas-karosseri. Invändigt var det som kunde utrustas, och den primära limousinkupén var separerad bakom ett skott.

Det är viktigt att notera att DS420 var och alltid har varit antingen en limousin eller en begravningsbil. Inte vid något tillfälle under de 24 år som DS420 tillverkades byggdes eller karosserades som något annat – åtminstone inte *officiellt*. Vid tiden för DS420:s debut 1968 förhandsvisade Vanden Plas en modell av en förkortad fyradörrars coupé baserad på en standard Jaguar 420G golvplatta. Jaguar avvisade förslaget och DS420 gick i produktion enbart som en limousin med lång hjulbas.



40 år efter den modellen försökte en känd Daimler-superentusiast och Jaguar-samlare förverkliga Vanden Plas experiment. Det ursprungliga förslaget med fyra dörrar användes mer som andlig vägledning än recept; Från och med en vanlig DS420 limousin förkortade han hjulbasen avsevärt, plattade till takprofilen något, skar av de bakre passagerardörrarna för en traditionell coupélayout och förlängde de återstående dörrarna med 10 tum för att matcha det nya avkortade fotavtrycket.

Resultatet är inget annat än fantastiskt. Det verkar som om Jaguar gjorde bilvärlden en otjänst genom att ta bort det ursprungliga förslaget - även om vi starkt tvivlar på att den förkortade fyradörrarsmodellen skulle kunna matcha den visuella effekten av denna unikt eleganta DS420-coupé. Den silvergröna lacken är särskilt iögonfallande och i utmärkt skick, vilket smakfullt kompletteras av ett omarbetat interiörutrymme klätt i beige Connolly-läder med gröna passpoaler och gröna Brocade-tyginlägg. Där det en gång fanns ett voluminöst bakre utrymme för sex passagerare är det nu helt enkelt ett överdådigt stoppat baksäte komplett med matchande kuddar.

Det mesta annat är bekant Daimler DS420-finesser. Alla reglage, ställverk och mätare visas som nya, liksom den plyschiga heltäckningsmattan och de invändiga kromdetaljerna. Det rika träverket är orört och sträcker sig genom hela kupén - inklusive till den bakre sittgruppen.

En 4,2-liters Jaguar XK inline-sexa med dubbla kamaxlar andas genom trippel SU-förgasare - som troligen matchar en liknande utrustad E-Type för kraft - och hanteras av en Borg-Warner 12 treväxlad automatisk växellåda. Med en varmare motor och betydligt mindre läder, trä och viktiga diplomater att dra bör denna komprimerade DS420 erbjuda en frodig och säker touringupplevelse utöver till och med den finaste Jaguar Mark X.

Längdskidåkning är verkligen det perfekta användningsområdet för denna speciella Daimler; Efter att projektet var slutfört skickade ägaren tillbaka coupén till England för en internationell Daimler & Lanchester Owner's Club-träff, och träffade senare tidningen Jaguar World och 88 enskilda Jaguar-ägare för en 1 200 mil lång bilresa genom den franska landsbygden, där bilen tog hem utmärkelsen "People's Choice".

Denna utomordentligt väl utförda bedrift av historierevisionism är perfekt för ett urval av anmärkningsvärda sammankomster och evenemang runt om i världen. Men till skillnad från de flesta andra Daimler DS420 kanske du vill leta någon annanstans om du planerar en framtid som chaufför.



Roger Warolin