



Fiat Panda 30th Anniversary 2010.

- 1. Första ultralyxiga Mercedes Mythos-modellen kommer 2025**
- 2. Här är Renault 5 som ska elektrifiera Europa**
- 3. Renault 5 kan säljas i 15 år**
- 4. Fiat lanserar fem nya modeller**
- 5. Xpeng ska lansera 30 nya elbilar**
- 6. BYD utmanar Ferrari med superbil för 2,4 milj**
- 7. Aston Martin Vantage får nytt liv**
- 8. Uppdaterade Toyota Yaris får mer kraft och modernitet**
- 9. Så suger Toyotas nya motor upp CO2 från luften**
- 10. Så blir de nya namnen på Volvos elbilar**
- 11. Volvo höjde priserna rejält**
- 12. Renault Scenic utsedd till årets bil**
- 13. Priset på elbilsbatterier kan sjunka med 50% i år**
- 14. Marknadens mest undervärderade bilar**
- 15. När Saab slopade ratten**
- 16. Fiat Panda**
- 17. Jaguar XKE 2+2 1972**

1. Första ultralyxiga Mercedes Mythos-modellen kommer 2025

Författad av Adrian Padeanu

23 februari 2024 klockan 01:57 ET

Det blir en SL Speedster.



Mercedes tillkännagav först planer på ett Mythos-märke av ultralyxiga modeller i maj 2022, men det har inte kommit några nyheter sedan dess. I dokumentet om sina ekonomiska resultat för 2023 återanvände den treuddiga stjärnan samma teaserbild för att meddela att den första modellen kommer att lanseras 2025.

I täten kommer en speedsterversion av **SL** att döma av gondolerna bakom sätena. Den senaste generationen av roadstern säljs strikt som en AMG, men en elegant Maybach-version är också på gång. Det betyder att den framtida Mythos-märkta modellen kommer att vara ännu snyggare. Vi räknar med att den Maybach-märkta SL kommer att vara den första som börjar säljas. Vissa kommer säkert ihåg att Mercedes chefsdesigner Gordon Wagener teasade en röd Concept Mercedes-Maybach SL i mitten av 2022 med många dubbla M-logotyper etsade på en kontrasterande svart motorhuv som delas av en central vertikal fena.

Prissättningen kommer inte att vara för de svaghjärtade. Basmodellen **AMG SL 43** kostar redan sexsiffriga belopp i USA där den börjar på 109 900 dollar. Den stiger till 141 300 dollar för 55-modellen och toppar på 183 000 dollar för 63:an. Före optioner, förstås. Logiken säger oss att Maybach SL kommer att baseras på 63:an och kommer att kosta långt över 200 000 dollar. När det gäller Mythos-varianten kommer vi inte att bli chockade om den kommer att nå 300 000 dollar.

Det tyska lyxmärket har beskrivit Mythos som ett dedikerat undermärke för "mycket exklusiva samlarbilar". För att tillverkas i ett litet antal kommer dessa fordon att säljas till "de mest hängivna entusiasterna och samlarna av Mercedes-Benz". Det verkar som om dessa bilar kommer att ställas mot sådana som Bentley, Aston Martin och kanske till och med Ferrari eller **McLaren**.

Du undrar säkert om Mythos är vettigt när Maybach redan är en grej. Som ordspråket säger, de rika blir rikare, vilket skapar nya möjligheter för Mercedes att öka sina vinster genom att locka rika kunder med en högre nivå av lyx. År 2023 såg Maybach-divisionen sin försäljning öka med 19 procent jämfört med året innan, vilket uppmuntrade Mercedes att satsa på ännu dyrare och lönsammare bilar.

Ärkerivalen BMW har Rolls-Royce för att fylla den rollen och kommer att flytta det nyförvärvade **Alpina-märket** uppåt för att fylla gapet mellan de dyraste BMW-bilarna och de "billigaste" Rolls-Royce-bilarna. Volkswagen-koncernen täcker alla baser med en rik portfölj av modeller från Audi, Lamborghini, Bentley, Porsche och Bugatti.

Den vanliga SL är nu endast AMG:



Mercedes-AMG SL63 S E Performance är 816 hk hybrid V8 Thunder



2023 Mercedes-AMG SL43 First Drive Review: Skaka, skramla, låt oss rulla

Källa: Mercedes-Benz

2. Bilen som ska elektrifiera Europa – här är Renault 5

Av Carl Undéhn 26 feb 2024

Bilder på konceptet har vi sett snurra runt i tre år.



Nu är det till slut dags för den produktionsklara versionen av Renault 5. Och rent designmässigt har det inte hänt särskilt mycket jämfört med konceptet. Den 3,92 meter långa bilen har fått något rundade former, den lysande texten med "RENAULT" i fronten har skippats men ersatts med en platta som visar laddstatus på motorhuven och strålkastare med "pupiller" i mitten. Båda saker som enligt Renault ska göra bilen mer mänsklig.





Den starka gula färgen hos konceptet blir en av de fem – naturligtvis – färgerna som kommer erbjudas från start. De övriga fyra är grön, blå, svart och vit som alla är metalliclack. Under den färgglada utsidan hittas en elmotor fram som går att få med en effekt på 70, 90 eller 110 kW. Alla tre motorer går att kombinera med två olika batteristorslekar.

Med 40 kWh väntas Renault 5 få en räckvidd på 30 mil, det större batteriet på 52 kWh ska ge upp till 40 mil på en laddning. I båda fallen handlar det om batterier med NMC-kemi som från nästa år ska tillverkas i Renaults nya batterifabrik i norra Frankrike. Renault har jobbat med att hålla nere vikten, som anges till 1.449 kilo med det större batteriet.



Med Renault 5 lovades redan från början en prisvärd elbil. Nere på kontinenten, där leveranserna väntas dra i gång i september, lovas ett pris från 25.000 euro, omkring 280.000 kronor. Svenska priser har ännu inte meddelats och hit väntas Renault 5 komma först nästa år.



Carl Undéhn

3. Renault 5 kan säljas i 15 år: "En ikonisk design"

Publicerad 2024-02-27 kl 10:26 (uppdaterad 2024-02-27 kl 10:37) Text Erik Söderholm

Renault vill hålla liv i sin kommande elbilmodell betydligt längre än vanligt i bilvärlden.



I bilbranschen är det vanligt att en modell får en mindre uppdatering efter tre–fyra år och sedan ersätts av en helt ny generation efter sjuåttio år.

Men det vill Renault ändra på. Den **eldrivna småbilen Renault 5** som visades upp på måndagen kan behålla sin form i 10–15 år och uppdateras löpande under den tiden, skriver **Auto Express**.

Bland uppdateringarna som övervägs redan nu, innan bilen ens börjat levereras, finns rattmonterade "växlingspaddlar" som styr nivån i bromskraftregenereringen, "enpedalskörning" som gör att bilen bromsar kraftigt ända ned till stillastående när föraren släpper gasen och nya färger.

Det kan också handla om ökad effektivitet i elmotorerna och ett nytt LFP-batteri.

– Vi kommer inte behålla Femman på samma sätt i sju år. Men det är en ikonisk produkt så vi vill inte ändra designen. Strukturen kommer förbli densamma under lång tid – kanske 10, 12 eller 15 år – som Fiat 500 gjort. Men du kan ändra allt på insidan, säger Renaultchefen Luca de Meo till tidningen.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Fler uppgifter om nya Renault 5 som elbil



Renaults radikala plan: Sälja färre nya bilar



Renault 5 ska locka med "retrofuturistisk" design



4. Fiat lanserar fem nya modeller

Uppdaterad: 26 feb. 2024 Publicerad: 26 feb. 2024

En ny era av modeller. Fiat firar 125 år med att ta nya, radikala steg mot framtiden. Så här ser planen ut – år för år till 2027.



Fiats vd Olivier Francois presenterar nu den stora framtidssatsning som ska lyfta Fiat.

Fiat är ett anrikt fordonsmärke och kan nu följaktligen sätta 125 ljus i födelsedagstårtan. Det tänker man fira, inte genom att blåsa ut ljusen utan mer genom att blåsa skjortan av konkurrenterna.

Fiats första nya koncept är nya elektriska Panda – men det är bara början.

I juli ska den formellt avtäckas som den första av fem radikala bilkoncept som ska ge nya prisvärda bilar under vad som är kvar av 2020-talet.

Satsar globalt

“Fiat är ett globalt varumärke med 1,3 miljoner sålda bilar förra året och ett solitt ledarskap i branschen”, säger vd **Olivier Francois**.

”Vårt nästa steg är ett globalt erbjudande, som kan gynna alla våra kunder överallt i världen”.

Den framtiden är nära, konstaterar Francois.

“En mycket nära framtid faktiskt, eftersom den första bilen kommer att presenteras om 4 månader under märkets 125-årsjubileum. Den bilen kommer sedan att följas av en ny modell varje år”, refererar brittiska **Autonews**.

Panda ynglar av sig

Den första i Fiats nya era av modeller, av företaget beskrivna som "Pandas barn", presenteras alltså i juli.

De nya modellerna ska dela en gemensam formgivning och plattformen väntas vara den kostnadseffektiva Smart Car-plattform som används för den senaste C3-modellen från Stellantis-systemen Citroën.

Ursprungligen var plattformen designad för Indien och Latinamerika, men den har anpassats för europeisk försäljning.

Band till City Car

Den nya Panda vi väntas få se i sommar, har ett band till det koncept som kallas City Car och som hämtat inspiration från 1980-talets Panda 4x4.

Fiat lämnar inga tekniska specifikationer men liksom Citroëns C3 kommer den att erbjudas i ett urval av förbrännings- och elektriska drivlinor.

Prismässigt ska den elektriska Pandan kunna matcha C3:ans väntade startpris under motsvarande 225 000 kronor.

Bensinversionen av Pandan kan komma att hamna på ett startpris så lågt som motsvarande 168 000 kronor.

Lovar unik funktion

Fiat hintar även om en unik funktion – en självuppdragande laddningskabel som dras in i karossen när den inte används.

Pick-Up-konceptet är en annan del av framtidssatsningen, den ska ersätta Strada, och här finns även Fastback-konceptet, en kompakt crossover "med en sportig stil" samt ett mer konkret SUV-koncept som presenteras som en "Giga-Panda".

Fiats framtidssatsning fram till 2027 avslutas sedan med Camper, som sägs mixa 4x4-terrängbilar, MPV och skåpbilar.



Torbjörn Karlgren



Nu sätter Abarth fart på Fiats elbilar



Fiat Panda som elbil – då har den premiär



5. Xpeng ska lansera 30 nya elbilar – gör allt för att växa snabbt

Posted by Kristofer Rask februari 27, 2024

Den kinesiska elbilstillverkaren Xpeng klev in i Sverige redan för två år sedan.



Leveranserna av de första bilarna skulle dröja lång tid, men sedan en tid tillbaka levereras nu två bilmodeller på den svenska marknaden.

Dessa är suven Xpeng G9 som idag levererats i 250 exemplar och sedanen Xpeng P7 som nått runt 50 registreringar i Sverige. Globalt erbjuder Xpeng också suvarna G3, sedanen P5 samt minibussen X9. Fram till idag har biltillverkaren levererat runt 410 000 fordon globalt.

Planerna framåt är desto mer ambitiösa. De fem modellerna som erbjuds idag ska bli betydligt fler. Planerna för de tre kommande åren inkluderar 30 nya eller faceliftade modeller, enligt ett brev från grundaren He Xiaopeng [till de anställda](#).

Planerna inkluderar elbilar som är billigare än de modellerna som Xpeng erbjuder idag. He Xiaopeng lyfter fram två nivåer. Dels elbilar prissatta runt 500 000 kronor, och sedan ett ännu billigare segment med priser motsvarande 250 000 kronor.

– Xpeng har samlat på sig avsevärd erfarenhet genom att kämpa i ett hav av blod och hård konkurrens redan från första början, och jag tror att vår uthållighet kommer att leda till seger, sa Xiaopeng.

– Oavsett hur utmanande och hur mycket investeringar som behövs, måste vi göra Xpengs varumärke till en av de obestridda förstklassiga aktörerna i branschen på så kort tid som möjligt, tillägger Xiaopeng.

Avslutningsvis belyser han de internationella marknaderna och hur Xpeng 2024 ska stärka sin närvaro i regioner som Europa, Sydostasien, Oceanien, Mellanöstern, Latin- och Nordamerika. Det inkluderar bland annat ett större fokus på att erbjuda produkter anpassade efter lokala marknader.



Kristofer Rask

6. BYD utmanar Ferrari – avslöjar superbil för 2,4 milj

Av Maths Nilsson

25 februari 2024 kl 20:10

Nu avslöjar BYD allt om sin nya superbil som ska utmana Ferrari och Lamborghini. Nya Yangwang U9 kostar 2,4 miljoner kronor och tar sig upp till 100 km/h på 2,36 sekunder. Anmärkningsvärt nog har den ett LFP-batteri.



FILM: <https://youtu.be/c5SscJOrBWw>

BYD visar nya modeller i en takt som får andra bilmärken att förblekna. Tidigare handlade det mest om billiga kompaktbilar, men nu ger de sig in i superbilssegmentet. Nya Yangwang U9 är en hyperbil med fyra elmotorer på totalt 960 kW (1287 hästrafter) och 1 680 Newtonmeter i vridmoment. Toppfarten är 309 km/h och bilen är tänkt att utmana Ferrari och Lamborghini.

Bilen, som kostar 2,4 miljoner kronor, har en väldigt speciell fjädring kallad Disus X som gör att den kan köra på tre hjul, hoppa och dansa. Förvånansvärt nog har bilen ett LFP-batteri från BYD Blade, istället för ett nickelmangankobolt-batteri som prestandaelbilar vanligen har. BYD skryter vid lanseringen om att bilen är fem sekunder snabbare än BMW M5 och tio sekunder snabbare än Porsche Panamera Turbo runt Shanghais racerbana.

Yangwang U9 är hela 497 centimeter lång och har en hjulbas på 290 cm. LFP-batteriet är på 80 kWh, och räckvidden enligt CLTC är 465 km. Totalt väger bilen 2475 kg, varav batteripaketet står för 633 kg.



Maths Nilsson

Läs mer:



Ferrari och Lamborghini stoppar försäljningen i Ryssland



BYD:s nya superbil med 1000 hk kan hoppa, gunga och dansa



Bildextra: Spana in Zlatans nya Lamborghini



Ny kinesisk elbil från BYD kan köras i vattnet



Därför stoppar Ferrari försäljningen av sin nya SUV...



Ferrari och Lamborghini i dödskrasch med husbil



7. Aston Martin Vantage får nytt liv

2024-02-22 Text Rasmus Christiansen Foto Aston Martin PR

Den nya Vantage-modellen får en rejäl översyn med större turbo, fler hästkrafter och en välbehövlig facelift.



Aston Martin har tillverkat **Vantage**-modellen i 74 år. Den senaste versionen, som har funnits tillgänglig sedan 2018, genomgår nu en omfattande uppdatering.

Nya **Vantage** ser inte bara bättre ut än sin föregångare, den har också fått ett antal mekaniska förbättringar. Detta inkluderar en ny kamaxel, modifierat chassi och reviderade växlar.

AMG fortsätter att leverera

Resultatet av alla dessa mekaniska uppdateringar är imponerande. Den Mercedes-födda V8-motorn producerar nu hela 656 hästkrafter, vilket är inte mindre än 156 hästkrafter mer än före uppdateringen.

AMG-pianot under motorhuven assisteras av en 8-stegad automatisk växellåda från tyska ZF, som levererar växellådor till allt från Alfa Romeo till Rolls Royce. Växellådan skickar alla 656 hästkrafter till bakhjulen via en elektronisk differentialspärr. Med den nya uppdateringen klarar Vantage nu 0-100 km/h på bara 3,4 sekunder. Den nya toppfarten är satt till 325 km/h.

Aston Martin säger att de nya uppdateringarna inte bara gör bilen snabbare, utan också roligare att köra. Den nya modellen har ett 7% styvare chassi, vilket kommer att ge en mer kontrollerad körupplevelse i skarpa kurvor.



En modern touch

Inuti hittar du en ny och uppdaterad pekskärm. Skärmen är på 10,25 tum och systemet har utvecklats med fokus på att modernisera upplevelsen för både förare och passagerare med nya smarta funktioner. Lyckligtvis har **Aston Martin** inte gått all-in på digitalisering, så det finns fysiska knappar för funktioner som traction control och öppna/stäng avgasdämparna (även känd som binocular-knappen).

Produktionen av den nya Vantage kommer att starta under de kommande veckorna och de första leveranserna förväntas komma på andra sidan sommaren. Inga officiella priser har tillkännagivits ännu, men det förväntas att det kommer att bli en prisökning som ett resultat av denna omfattande uppdatering.

Det har ännu inte meddelats om det kommer att finnas ännu vildare versioner av den nya Vantage, som tidigare setts i form av den banfokuserade AMR-versionen eller F1-utgåvan.



Relaterade artiklar:



Aston Martin Vantage Red Bull Racing Edition



Ny Aston Martin Vantage – 510 hästkrafter



Bildextra: Se nya Aston Martin Vantage GT8



Första uppgifterna om sista Aston Martin V12 Vantage



8. Första körningen: Uppdaterade Toyota Yaris får mer kraft och modernitet

2024-02-26

Text Simon Hallenslev Foto Toyota PR

Innan den femte generationen Yaris är klar, ger Toyota den fjärde generationen en face-lift med mer kraft, mer modernitet och hög säkerhet.



Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen som var inbjudna till Barcelona av Toyota Danmark.

Toyota vinkade farväl till sin älskade Starlet 1998 och lämnade över stafettpippen till **Yaris** året därpå. Även om Starlet var populär och förväntningarna på dess efterföljare var höga, kunde ingen ha förutsett den popularitet som **Yaris** sedan dess har vunnit.

Mer än 10 miljoner exemplar av Toyota **Yaris** har sålts under fyra generationer, varav den senaste såg dagens ljus 2020. Den fjärde generationen är fortfarande en av de mest populära modellerna i Toyotas sortiment, och för att pressa ut den sista försäljningen ur sin älskling lanseras den nu i en uppdaterad version.

Yaris finns nu tillgänglig med mer kraft, mer modernitet och mer säkerhet. Jag tar mig ut på de katalanska landsvägarna för att se vad uppdateringen gör för den kompakta älsklingen.



Vad är nytt med Toyota Yaris?

Den sportiga designen hos fjärde generationens **Yaris** har hållit jämna steg med tiden i en knastertorr klass av förnuftiga minibilar. Åtminstone om du frågar mig, och något säger mig att Toyota har tänkt samma sak. Det finns inget nytt med den "nya" **Yaris** om du tittar på den från utsidan.

Istället är det en teknisk facelift som lägger till några trevliga nya funktioner utan att ändra designen. Under de djärva kanterna kan du nu för första gången välja mellan två olika varianter av Yaris Hybrid: Den med 116 hästkrafter som vi känner till, och en ny som har fått 130 hästkrafter.

De två varianterna delar den 1,5-liters trecylindriga bensinmotorn som har gömt sig under huven på **Yaris** sedan 2020. I den nya varianten är det en ny elmotor som gör skillnaden och ökar vridmomentet med 30 % – till 185 Nm. Fjädringen har setts över för att "utnyttja all den extra kraften", men det är en mindre detalj. Endast utrustningsnivån GR Sport får faktiskt ett annat chassi.

I kabinen har den uppdaterade Toyota Yaris också några förändringar. Det finns ny digital instrumentering på menyn i form av 7" i instegsvarianterna och hela 12,3" när du klättrar på utrustningsstegen.

Infotainmentskärmen är antingen 9" eller 10,5" och båda är utrustade med Toyota Smart Connect, märkets senaste infotainmentsystem. Molnbaserad navigering ingår som standard, medan Apple CarPlay och Android Auto nu är kabelfria.

Det nya systemet möjliggör uppdateringar "over-the-air" och en digital nyckel, där en smartphone med Toyota-appen är allt du behöver för att ta dig ut på vägen.



Säkerhet är en historia i sig

Samlingen av säkerhetssystem kallas Toyota Safety Sense, och med det har Yaris lett klassen sedan 2020. Med uppdateringen kommer fler aktiva säkerhetssystem och förfiningar av de som Yaris redan hade.

Den ökade säkerheten tillhandahålls bland annat av en ny kamera och en ny radar som observerar omgivningen med en längre och bredare räckvidd. Yaris observerar nu fler trafikanters och är vassare på att känna igen potentiellt farliga situationer. Saker som adaptiv farthållare, fil- och döda vinkeln-assistent har alla kalibrerats som en del av uppdateringen.

Som en ny funktion finns Yaris också tillgänglig med ett avancerat förarövervakningssystem som känner av om föraren mår dåligt och kollapsar bakom ratten. I det här fallet kommer bilen att sakta ner, köra åt sidan, aktivera varningsblinkers, varna omgivningen med signalhorn och larma 112. Bra tänkt för en bil som förmodligen riktar sig till en åldrande publik.

Så hur är den?

Det korta och tråkiga svaret är att nya Yaris är som den alltid har varit – men det är inte dåligt! På test i Katalonien finns bara den kraftfullare Hybrid 130, som accelererar från 0 till 100 km/h en halv sekund snabbare än den Yaris vi känner till, och jag skulle inte kunna se skillnaden om mitt liv hängde på det.

Den omtalade e-CVT "miljonväxellådan" fyller kupén med samma monotona ljud som den alltid har gjort, när jag upprepade gånger accelererar för att hitta den där halvsekunden.

Fjädringen, som enligt rykten ska ha setts över i 130-varianten, kan inte ha vridits mer än en kvarts varv med en skruvmejsel. Återigen, inget illa menat. Toyota Yaris svänger som den alltid har gjort, med iver och lätthet. Den är tight i spanska kurvor utan karossrullning och med en styrning som vet vad den vill. Och utan att bli hård eller obekvämlig.



Intakt är också hybridssystemet, som trots lite mer muskler fortfarande utlovar en ekonomi på upp till 23,8 km/l. Trots ovan nämnda acceleration och motorvägskörning, där Yaris fortfarande kämpar lite med vind- och vägbuller, levereras testbilen med en bränsleekonomi på över 20 km/l.

Hur är det med moderniteten?

Den digitala 12,3-tumsinstrumentationen ger en tydlig känsla av en modernare bil. Här finns all information du kan tänkas vilja ha, och den är tillgänglig i exakt den layout som föraren vill ha.

Infotainmentsystemet gör också att Yaris känns modern utan att vara perfekt. De vanliga funktionerna är lätta att navigera runt i, men kedjan brister om man till exempel vill pilla med assistanssystemen.

Navigeringen är minst sagt förvirrande och känns en kvarts sekund efter, vilket är anledningen till att jag lyckades gå vilse mer än en gång på den annars förinstallerade testrutten. Tack och lov är trådlöst Apple CarPlay och Android Auto nu en del av paketet.

En uppdatering för överklassen?

Jag inser att **Toyota Yaris** knappast är avsedd för överklassen. Den nya varianten Hybrid 130 är endast tillgänglig med de högre utrustningsnivåerna Executive, GR Sport och Premiere Edition, där den senare är en modell i begränsad upplaga.

Detsamma gäller för den nya 12,3-tums instrumenteringen, molnbaserad navigering, digital nyckel och uppdateringar över luften. Priserna är ännu inte fastställda, men när Toyota själva uppskattar att de ovan nämnda högutrustningsvarianterna endast kommer att stå för 20% av försäljningen, måste prisskillnaden vara tillräckligt betydande.

Det betyder inte att Toyota Yaris med 116 hästkrafter och Active-utrustning är ett dåligt köp. Du får fortfarande backkamera, luftkonditionering och uppvärmd ladderratt, samt en stor del av de uppdaterade säkerhetssystemen och trådlös smartphone-anslutning. Kombinerat med ett Style-paket, som förväntas stå för 70% av försäljningen, får du också LED-strålkastare och den 7-tums infotainmentskärmen.

Endast de få som betalar mest kommer att dra nytta av de rubriksättande delarna av uppdateringen. Med andra ord är uppdateringen inte den största, men den ger Toyota tid att slutföra den femte generationen.

Redaktören byttil

Relaterade artiklar:



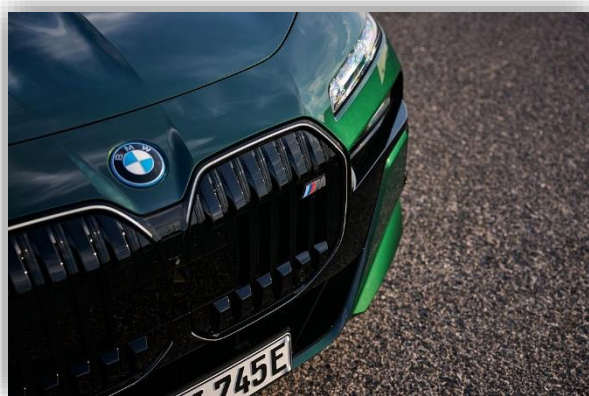
Första körningen: Toyota C-HR PHEV



Första körningen: Uppdaterade VW ID.4 är ännu starkare på motorvägen



Förbrukningstestet: Betydligt bättre prestanda från den uppdaterade Toyota BZ4X



Första körningen: BMW i7 M70 - en lyxbjässe med 1 100 Nm

9. Så suger Toyotas nya motor upp CO2 från luften

Av Maths Nilsson

27 februari 2024 kl 05:47

Toyota har utvecklat en ny motor som är koldioxidnegativ. Den suger upp CO2 från atmosfären när du kör bilen. Kolavskiljningsmotorn körs på vätgas och testas redan i en Toyota GR Corolla.

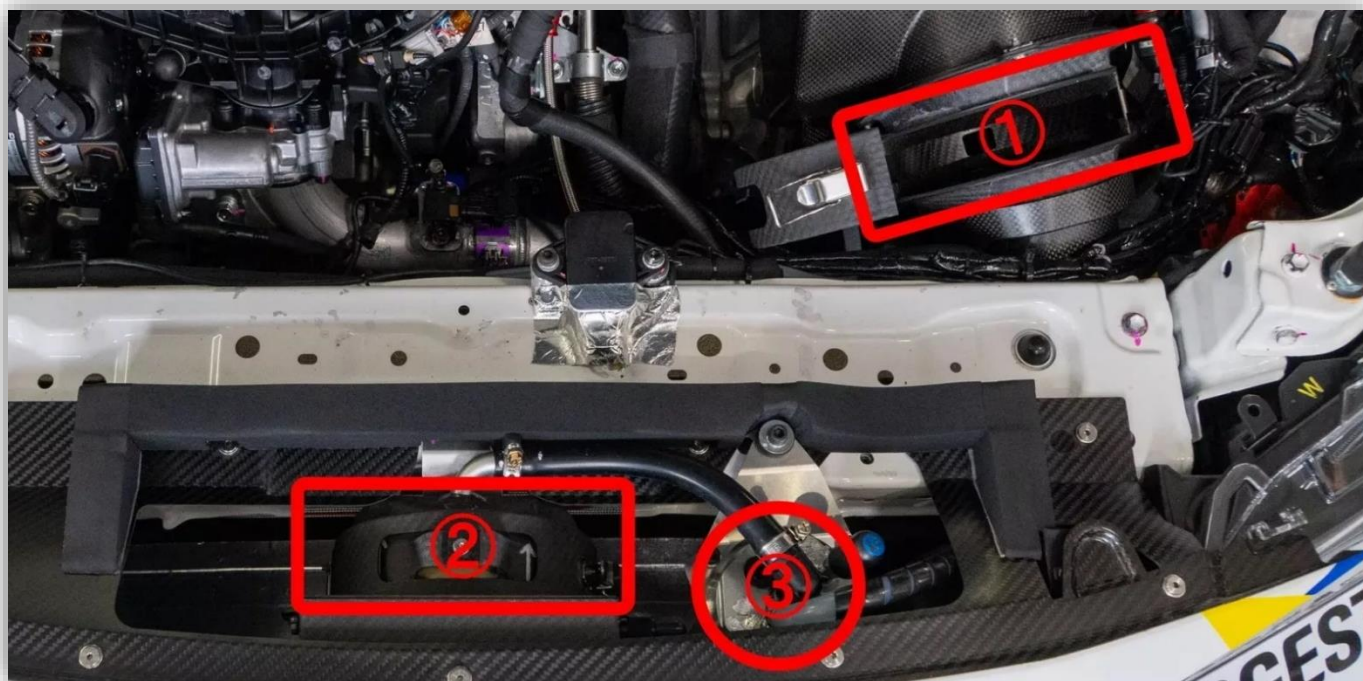


Många har kritiserat **Toyota för deras vurm för förbränningsmotorer** och bränsleceller som går på vätgas. Men en motor som körs på vätgas släpper bara ut mikroskopiska mängder koldioxid. Toyota har nu till och med utvecklat en kolavskiljningsmotor, som suger upp koldioxid från atmosfären och blir koldioxidnegativ, uppger [Autonews](#).

Den nya drivlinan har redan testats i en Toyota GR Corolla racerbil. Ett nytt filter tar bort lite koldioxid från atmosfären för varje varv motorn körs.

– Den här typen av teknik för att fånga upp koldioxid i atmosfären går snabbt framåt i infrastrukturindustrin. ”Men så vitt vi vet är Toyota det första företaget som testar denna teknik i ett fordon, säger Naoaki Ito, projektchef för GR-fordonsutveckling, till Autonews.

Motorn tar än så länge bara upp små mängder koldioxid, och det finns fortfarande många hinder från att massproducera tekniken. Efter att ha misslyckats med vätgasdrivna bränsleceller satsar Toyota nu hårdare på förbränningsmotorer som drivs av vätgas. **Företagets ordförande Akio Toyoda har gått ut med att han tror att endast 30 procent av de sålda bilarna kommer att drivas med el.**



Den nya motorn med kolfångningsteknik testades första gången sommaren 2023 i Toyota GR Corolla när Toyotas Rookie Racing-team deltog i ett femtimmars uthållighetslopp i sydvästra Japan. Motorn har två filter som fångar upp koldioxid. Sedan absorberas kol av en behållare med vätska. Med hjälp av motorns egen värme frigörs kol från filtren till vätskan. Hemligheten bakom processen är katalysator med ett ämne som delar upp koldioxiden, tekniken är inte helt olik en vanlig avgaskatalysator.

Det första koldioxidfiltret sitter på luftfiltret, medan ett annat filter sitter i anslutning till oljekanalerna och tar upp värme från motorn. Enligt Autonews fångade motorn upp 20 gram koldioxid vart 20:e varv, så mängderna är än så länge försvinnande små. Toyota tvingades byta filtren vid varje depåstopp.

– Mängden koldioxid som återvinns är liten jämfört med mängden koldioxid som genereras i världen. Men varje ny idé börjar i det lilla, säger Naoaki Ito till Autonews.





Maths Nilsson

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

LÄS MER:



Toyota satsar på ny vätgasmotor – släpper bara ut...



Toyotas vändning: ”Blir aldrig mer än 30% elbilar”



Toyota uppdaterar Corolla – lånar fitness från Tesla



Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai



Toyota byter fokus: ”Inte lyckats med vätgasbilar”



10. Så blir de nya namnen på Volvos elbilar

Av John Sempill Foto Volvo Cars

Publicerad 2024-02-20 Uppdaterad 2024-02-20

Det är dags för en effektivisering av modellnamnen i Volvo Cars elbilsutbud. Dessutom kommer några spännande uppgraderingar du inte vill missa.



”Äntligen har vi fått snurr på namnen på Volvos bilmodeller”. Så lät det på redaktionens morgonmöte, fram till att någon utbrast att Volvo nu uppdaterar namnen. Det var en kortvarig känsla av åstadkommande.

Detta gör Volvo Cars för att ”effektivisera och standardisera” i den pågående omvandlingen till att bli en helt elektrisk biltillverkare 2030.

Först ut gäller namnbyten på de elektriska modellerna XC40 Recharge och C40 Recharge. De blir nu EX40 och EC40 och går i linje med namnbeteckningarna **EX30**, **EX90** och **EM90**.

Inga regler utan undantag, så klart: XC40 blir nämligen kvar, dock endast för förbränningsdrivna varianter av modellen.

I tillägg kommer även Recharge-emblemet försvinna från samtliga plug-in-hybrider i utbudet. Beteckningen blir kort och gott T6 eller T8, beroende på effektnivå.

– **Genom att anpassa** namnen på våra första elbilsmodeller till resten av vår elbilsportfölj förenklar vi valen för konsumenterna när vi fortsätter att elektrifiera vårt utbud, säger Björn Annwall, Volvo Cars Chief Commercial Officer och vice vd, enligt Volvo Cars pressmeddelande.



En Performance-nivå rapporteras även vara på gång för EX40 och EC40 Twin Motor-varianterna. Detta innebär en effektökning om 25 kW samt en unik pedalmappning och ett Performance-körläge som släpper lös hela 325 kW. Denna uppdatering kommer även erbjudas för föregående modellår.



Håll även utkik för kommande Black Edition-varianten av EX40 och EC40. De kännetecknas genom ytterkulören Onyx Black, svarta emblem, svartlackerade fälgar samt en charcoal-interiör.

Exakt övergång och utrullning av uppdateringarna framgår inte av pressmeddelandet.



11. Volvo höjde priserna rejält

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-02-26 Uppdaterad 2024-02-26



Grundmodellen av EX40 har blivit 26 000 kronor dyrare i ett slag, men i praktiken är skillnaden större än så.

”Prishöjt nummer” var en rubrik som stimulerade tidningsläsare att köpa lösnummer förr eftersom den betydde att man också fick extra mycket innehåll.

Hur Volvo tänkt när de väljer att höja priserna utan att bjuda på något extra är svårt att veta, men vi kan konstatera att de inte släppt något pressmeddelande för att uppmärksamma köparna på de nya priserna.

Omkring 100 000 kronor mer för samma modell

Grundversionen ”Core” med det lilla batteriet kostar nu 607 000 kronor för Volvo EX40 och 625 000 för EC40 mot tidigare 681 000 respektive 599 000 kronor. Det är en prisökning på 26 000 kronor, men i praktiken är skillnaden större än så.

Tills nyligen såldes Core-varianterna med det större batteriet samt Klimat- och Driver Assist-paket för 559 900 respektive 577 900 kronor. Idag kostar de konfigurationerna 657 800 respektive 682 700 kronor. Prisskillnaden är 97 900 respektive 104 800 kronor!

Varför höjde inte Volvo priserna redan när de införde den nya motorn på bakaxeln i våra ras? Det hade känts mer logiskt.

Vi kan bara spekulera i varför den här prishöjningen kommer nu – och då kan vi utgå från två faktum: Dels att den billigare Volvo EX30 kommit ut på marknaden. Dels att Volvo själva sagt att de har haft liten vinstmarginal på elversionerna av XC40.

Alltså: Nu när EX30 kommit och är mer vinstbringande kan Volvo tillåta sig att tappa lite volym på EX40 och EC40 mot att de i stället tjänar mer pengar per bil.

Volvo EX40 mot konkurrenterna:

Volvo EX40 Core Single motor (RWD) 477 km
607 000 kr

Tesla Model Y (RWD) 455 km
554 170 kr (mer standardutrustning än Volvo)

Volkswagen ID. 4 Pro (RWD) 539 km
558 500 kr



12. Renault Scenic utsedd till årets bil

Av John Sempill

Publicerad 2024-02-26

Uppdaterad 2024-02-26

Årets bil är nu tillkännagiven. Under en livesändning från bilsalongen i Genève stod det klart att vinnaren av Car of the Year är Renault Scenic.



Mot stenhård konkurrens av BMW:s 5-serie var det ändå Renault som kom segrande ur när samtliga röster hade räknats. Med 329 röster tog Renault hem titeln med sin eldrivna **Scenic**, mot BMW:s 308 röster.

Detta är Renaults sjunde titel och första sedan 2006, då Renault Clio tog hem kronan.

– **Att vinna det prestigefyllda** priset 'Årets Bil' är vi alla väldigt stolta över på Renault, säger Fabrice Cambolive, vd för Renault, enligt ett [pressmeddelande](#).

– Utmärkelsen visar att vi har gjort rätt val: rekordstor räckvidd, generöst och inbjudande utrymme, allt med en noggrant hanterad miljöpåverkan! Läger man till körglädje och utrustning för "voiture à vivre", som det nya panoramataket Solarbay eller det senaste generationens OpenR Link-systemet med Google Automtoive integrerat, har Scenic alla de rätta funktionerna för att befästa sin position på den europeiska elbilsmarknaden.

Renault Scenic kan beställas nu, med de första leveranserna planerade kring månadsskiftet maj/juni.



13. Priset på elbilsbatterier kan sjunka med 50% i år

Posted by Kristofer Rask februari 26, 2024

Priserna på elbilsbatterier kan sjunka med 50 procent i år.



Det om batteritillverkaren CATL klarar sin målsättning. I en rapport som publicerades tidigare i år framkommer det att batteritillverkaren nu aktivt arbetar med att sänka priserna.

Det som ett direkt svar på det prisrig som pågår hos elbilstillverkare, och nu också har sipprat ner till batteritillverkarna. CATL arbetar på en ny generation LFP-batterier, som ska tåla snabbare laddning än tidigare. Det nya batteriet följer den tyska VDA-standarden och har rektangulära battericeller som mäter 148 mm, 26,5 mm och 91 mm.

LFP står för järnfosfat och är en annan typ av batteri än de klassiska NMC-batterierna som oftast sitter i dyrare elbilar. LFP-tekniken är betydligt billigare och dessutom tåligare – men med kompromissen att energitätheten är lägre. Trots det har de blivit allt mer populära i billigare elbilar.

CATLs nya VDA-batteri väntas sänka priset på LFP-tekniken med 50 procent när det lanseras senare i år, enligt rapporterna. Under de kommande tolv månaderna väntas kostnaden för ett 60 kWh LFP-batteri sjunka från motsvarande 70 000 kronor till 35 000 kronor uppger kinesiska medier.

Via [TheDriven](#).



Kristofer Rask



14. Marknadens mest undervärderade bilar

Uppdaterad 22 feb. 2024 Publicerad 22 feb. 2024

Är alla populära bilar bra? Absolut inte. Är alla impopulära bilar dåliga? Absolut inte. Här är några gravt undervärderade åkdon på marknaden.



Det finns ett antal bilar som är gamla nog att vara klassiker men som inte har lyckats kliva in i vare sig hjärtat eller plånboken hos allmänheten. En av våra favoriter är Talbot Matra Rancho, en kultbil som helt tappats bort på marknaden.

Hur kommer det sig att vissa föremål tappas bort på marknaden? I det allmänna surret så hamnar de liksom bredvid.

Har oftast inte alls något med kvalité att göra. De borttappade är i de flesta fall lika bra prylar som sina mer namnkunniga marknadssyskon.

Vi har därför grävt runt på bilmarknaden och hittat 10 bilmodeller som vi på alla sätt borde fått bättre plats på marknaden.

Bland dessa kanske du kan hitta en favorit som du sedan för nålpenngar kan köpa hem till sommarbilsgaraget.



Volvo C30 är absolut en av de bilar som utan anledning, hamnat i marknadens skuggsida.

Volvo C30

Att lilla söta C30 är en särpling i Volvo-familjen, det går inte att runda. Ett slags försök att väcka till liv känslorna från gamla P1800 ES.

Men det gick sådär. Bilen producerades mellan 2006 och 2012 i 209 674 exemplar men blev aldrig riktigt en fullvärdig medlem i Volvofamiljen. Varför går inte att svara på. Bilen var bra och omtyckt, men idag kan du fortfarande hitta fina exemplar för småpengar på Blocket.



*Det är absolut ingen dussinbil, Citroën GS.
Men kanske just därför så blir den lite extra kul att ha i garaget.*

Citroen GS

Du kan hitta spaltkilometer om märkes-syskonen 2CV och DS. Men om lilla GS hittar du knappt något.

Om det är på grund av eller tack vare sin synnerligen franska uppsyn som GS aldrig slagit som klassiker – det är svårt att säga.

GS är dock en tekniskt mycket avancerad bil, fullpackad med samma teknik som bland annat användes i hyllade DS – eller Paddan som du nog mer känner den som.

Bilen tillverkades mellan 1970 och 1979 i ett otal olika varianter. Beroende på vilken du väljer så kan du riktigt roliga tekniska finesser med i köpet.

Köp ett fint exemplar nu och spar till framtiden.



*Den kanske inte riktigt ser ut som du tänker dig en Porsche.
Och det kanske är den enkla sanningen till varför 914 idag är ett fynd på marknaden.*

Porsche 914

Även i familjen Porsche finns det modeller som helt fallit under radarn – som 914.

Bilen togs fram när Porsche och Volkswagen upptäckte att de var i behov av i stort sett samma bil som komplement till sina modellprogram. Porsche behövde ett enklare komplement till 911:an och VW behövde en sportbil för att höja intresset för märket.

Det blev 914. En på alla sätt kompetent folk-sportbil, men som aldrig riktigt gick hem hos allmänheten. Blandningen av varumärkena togs inte emot väl. Karossens lådiga form gick inte heller hem.

118 992 bilar byggdes innan modellen lades ned 1976. Idag är en 914 ett mycket trevligt och prisvärt sätt att börja sin Porsche-resa på.



*En äkta fransk lyxvagn från ett märke du inte alls förknippar med lyx längre.
Tänk om Peugeot hade fått fortsätta på den linjen.*

Peugeot 604

Det fanns en tid då franska Peugeot hängde på sina tyska kombattanter BMW och Mercedes med bilar som väl så bra hängde med tyskarnas toppmodeller.

Peugeot 604 var en sådan bil. En lyx-limousine i allra högsta klassen, som i många fall var både en lyxigare och bättre bil än både BMW 7-serie och Mercedes S-klass.

Hade bara Peugeot hållit i sitt deltagande i lyx-klassen, kanske märket hade varit en helt annan bil idag, än den mellanklassbil den är.



En vanlig bra bil. Men tyvärr inte så eftertraktad idag som klassiker. Men titta en gång till. Visst är den i alla fall charmig.

Ford Falcon

En bra vanligt personbil. Inget som sticker ut. En design som bara är snäll och motoralternativ som inte får någon att gå igång.

Ford Falcon är bara... en vanlig bra bil. Fords första kompaktbil som helt har ramlat emellan alla entusiaster och du ser nästan aldrig en fin Falcon på veteranbilsträffarna.

Detta är en bil som bara kommer växa i värde från dagens mycket moderata prislapp. Passa dessutom på att köpa ett baby-blått exemplar, så är den faktiskt riktigt kul att se på.

Dessutom – bara så du vet så baserades första generationen av Ford Mustang på Falcons bottenplatta och många andra detaljer från Falcon. Så under det timida skalet döljer sig gener till en av bilindustrins kultbilar.



Anders Værnéus

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

15. När Saab slopade ratten

Publicerad 12 april 2022 (uppdaterad 12 april 2022) Text Mårten Carlsson

Skulle framtidens bilar vara utan ratt? Saab experimenterade med en joystickstyrd bil 1992.



Ratten har inte alltid funnits där. Det var först under 1890-talet som den började synas på nya automobiler. De första bilarna hade en styrspak, men den konkurrerades snart ut av nymodigheten ratten.

Idén med en styrspak är alltså inte ny, men tekniken bakom har förändrats en hel del. Redan 1955 byggde Pontiac experimentbilen Firebird III med en fast styrspak som kände av handens tryck och reglerades via ett 'fly-by-wire' system - en nymodighet som just dykt upp i jaktplanen vid den tiden.

Saab hade ju som bekant en del input från flyget och det kom till användning i SRS som det joystickstyrda experimentet kallades.

Föremålet för experimentet var en vanlig Saab 9000 Turbo med automat. Ratten åkte ur - ett knippe små elmotorer och processorer med en joystick monterades på förarens högersida. Lite reglage som torkare, blinkers och sådant flyttades till förardörren.

Istället för rattstång skötte ett knippe vajrar överföringen från joysticken till framvagnen - Drive by wire.

SRS från 1992 var en del av något som kallades för Prometheus - kort för Programme for European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety.

Det kom till under andra halvan av åttiotalet och var ett slags samarbete mellan bilindustri och myndigheter. Andra inblandade var BMW, Mercedes-Benz, Jaguar och några till. Vid den här tiden hade datorer börjat bli en del av vardagen och mycket av Prometheus handlade om hur man skulle implementera det i bilarna - med fokus på säkerhet.



Med joystick hade man en säkerhetsmässig fördel. Ratt och rattstång eliminerades - istället gjordes plats för en rejäl airbag.

Körmässigt krävdes en hel del tillvänjning, att lära sig köra bil på nytt. Fast ratten kommer nog ändå dominera i bilar under överskådlig framtid.

Men det hindrar inte att alternativ fortsätter att dyka upp. 1998 utrustade Mercedes-Benz en SL med dubbla joysticks.

Där ratten suttit fanns nu ett extra fack. Här hittar man ett litet minikontor att sysselsätta sig med under körning - komplett med ett par coola solgasögon!



16. Fiat Panda i fint sällskap – men svenskarna var tveksamma

Publicerad 2023-07-09 kl 06:00

Text Calle Carlquist

Någon Sverigesuccé blev det inte för första generationen Fiat Panda, åtminstone inte under de första årgångarna.



Fiat Panda var karsk nog att jämföra sig med två verkliga storheter i bilvärlden när den dök upp på helsidor i Sverige 1983: VW Typ 1 och Renault 4. Folkbilar om några, precis som Panda snabbt blev hemma i Italien.

Presentationen av den rättfram kartongformade bilen, signerad Giugiaro och Italdesign, skedde tre år tidigare och frågan var väl om svenska bilköpare nu var redo för något så enkelt och krusidullfritt som detta?

Panda lockade med ytterst låga kostnader i inköp och underhåll, med flexibel och oöm inredning, med enkel utrustning (en enkel vindrutetorkare) och med beprövad teknik (stel bakaxel, bladfjädrar, framhjulsdraft). Frontens design var glatt asymmetrisk och vind- och bakruta alldeles platta för det blev billigare så. Rökare kunde njuta av en askkopp som var skjutbar i sidled längs ett spår på den enkla instrumenthyllan.

Det gick ... så där för Panda i Sverige, åtminstone för de första årgångarna. 1986 kom en något utseendeförändrad utgåva, försedd med Fiats robotbyggda motor FIRE och med fyrhjulsdraft som alternativ. Den såg man här och där under ett par år framöver, gärna röd eller i intagande pyjamasblå kulör, alternativt vit.

Men någon folkbil à la VW eller Renault blev Panda aldrig här. Däremot dräller det fortfarande av dem i hemlandet och det kan man förstå.

17. Jaguar XKE 2+2 1972

Vad mer kan sägas om den ikoniska Jaguar XKE när Il Commendatore själv, Enzo Ferrari, påstås ha utnämnt Jaguars E-Type till "den vackraste bilen i världen". Designern av denna oföreglömliga form, Malcolm Sayer, var en av de första ingenjörerna i bilvärlden som använde och tillämpade flyg- och rymdprinciper för vägbilsdesign, till den grad att Sayer såg till att han kallades aerodynamiker, inte stylist. Under de tio år som den sexcylindriga E-Type tillverkades mellan 1961 och 1971 utvecklades den gradvis till att bli mer av en Grand Tourer än en tävlingsbaserad sportbil. Den nya serie III E-Type skulle vara lägre, längre och bredare, med tydligt utsvängda hjulhus. Den kortare hjulbasen skulle slopas och både roadstern och 2+2:an skulle dela på det längre chassit. Den 2-sitsiga Fixed Head Coupé fortsatte inte från Series II.





Den amerikanska marknaden ropade efter en V-8 men fick ännu mer när Jaguars ingenjörer konfigurerade om en V-12-design som ursprungligen var avsedd att driva XJ13 Le Mans-racern.

Under ledning av ingenjörerna Harry Mundy och Walter Hassan ersatte enkla överliggande kamaxelhuvuden de mer komplicerade fyrkamshuvudena, och den väggående V-12:an på 5343 cc föddes. Utrustad med fyra Stromberg-förgasare och elektronisk tändning genererade denna motor nästan 300 hästkrafter och över 300 ft/lbs. vridmoment. Amerikanska modeller som detta nuvarande erbjudande fick lägre axelutväxling för ökad acceleration. Vridmomentet och förfiningen hos denna drivlina gör den till en perfekt lyxkryssare genom hela varvtalsregistret. Men låt dig inte luras, Series III accelererade snabbare än någon tidigare E-Type.

Denna XKE byggdes i september 1972 och är en av endast 5 183 LHD Series III 2+2 som tillverkades. Den är utrustad med den önskvärda 4-växlade manuella växellådan, fabriks-A/C och kromade trådhjul som tillval. Enligt arkiverade uppgifter fanns denna E-Type i White Plains, NY, under 1980-talet, sedan till Florida under 1990-talet och sedan vidare till en betydande privat samling på senare år. Lackerad under en restaurering till den nuvarande och attraktiva livrén av Pale Primrose över kex, uppvisar exteriören utmärkt panelmontering, attraktiv krom, korrekt fyrhjulsavgassystem och tidsenliga korrekta Michelin XWX-däck. Lacken är mycket bra runt om, färdigställd till en hög standard och väl underhållen under de följande åren, med endast lätta tecken på användning som syns vid noggrann inspektion. Interiören är en tidskapsel från 1970-talet med British Leyland-periodens korrekta radio och fabriksmonterade A/C-kontroller. Hudarna är i gott skick och visar en tilltalande karaktär från användning. Mattor och dörrpaneler är snygga och mycket väl presenterade i fabrikskorrekta material.



Motorrummet är lika detaljerat som interiören, med autentiska detaljer, ytbehandlingar och hårdvara genomgående. Tidigare ägare var uppmärksamma på service-, underhålls- och restaureringsbehov, och en generös bunt kvitton, instruktionsbok och ett Jaguar Heritage Certificate följer med bilen, tillsammans med en fabriksdomkraft.

Tillsammans med liknande bilar från eran som Mercedes SL, Ferrari 308 och andra, har Jaguar XKE Series III fått ett återuppväckt intresse från samlare som uppskattar deras prestanda, förfining och mångsidighet. Vi stöter sällan på serie III 2+2 så väl presenterade som det här exemplet, och det representerar en fantastisk möjlighet för en skarpsinnig köpare att börja sin resa i hobbyn eller lägga till en etablerad samling.





Roger Warolin