



Jaguar MK II 3.8 1960

- 1. Alfa Romeo Junior som elbil har 280 hästar**
- 2. Nya BMW X3 officiell**
- 3. Premiär för Citroën C3 Aircross**
- 4. Provkörning av Porsche Macan 4**
- 5. Så fungerar svarta lådan i bilar**
- 6. Tesla Model Y tar titeln som världens mest sålda bilmodell**
- 7. Tesla stäms för monopol**
- 8. Mercedes lagerrensning**
- 9. BMW drar tillbaka miljardorder från Northvolt**
- 10. Northvolt skrotar planer på fabrik i Borlänge**
- 11. Jaguar Mark II The Gentleman's Express**
- 12. MG TB Tickford Drophead Coupe**



1. Alfa Romeo Junior som elbil har 280 hästar

Av Bobby Green

2024-06-19 kl 17:00

Lite mer än vad man sagt tidigare.



Alfa Romeos nya kompakta SUV Junior kommer ju som bekant som elbil och då har den tilläggsnamnet **Veloce Electrica**. När Roger var och kikade på denna tidigare i år sades det att effekten från elmotorn skulle vara 240 hästar, men nu får vi reda på att det istället handlar om 280 hästar. Vridet anges till 345 newtonmeter. Hästkraftsantalet är i samma linje som tillverkarens övriga Veloce-versioner av Giulia, Stelvio och Tonale.

Junior Veloce får mer direkt styrning, 25 millimeter sänkning, krängningshämmare fram och bak, 380 millimeter stora bromsskivor och 20-tumsfälgar. Vad den kommer att kosta och när den lanseras är dock fortfarande oklart.

[via.tt.se](https://www.via.tt.se)



Bobby Green



**Vi har kollat in Alfa Romeo Milano
Snyggare än väntat!**



**Alfa Romeo byter namn på nya Milano
Nu kommer den heta Junior istället**



**Vi har pratat om framtidens Alfa Romeo-design
Med designchefen Alejandro Mesonero-Romanos**



**Är det här verkligen en Alfa Romeo?
Videotitt på nya Milano**



**Alfa kommer sluta med sidmonterad regplåt
På grund av säkerhet för gående**



**Stellantis lovar att inte sälja varumärken till Kina
Vill inte göra som Volvo och MG**



**Italiensk minister inte glad att Alfa Milano byggs i Polen
"Förbjudet enligt italiensk lag"**

Teknikens Värld

2. Nya BMW X3 officiell – större och rymligare

Publicerad 19 jun 2024 kl 16.45

BMW har presenterat nya generationen av storsäljaren X3. I laddhybridutförande ska den nu kunna köras i upp till nio mil på el och så får den högre effekt samt lite yttre förändringar.



BMW X3 i ny generation är presenterad. Foto: Daniel Kraus / BMW

Det är 20 år sedan [BMW X3](#) lanserades och förra året blev den märkets mest sålda modell. Nu har det blivit dags för generationsväxling. Nya X3 är 34 millimeter längre, 29 millimeter bredare och 25 millimeter lägre än sin föregångare. Den något lägre men samtidigt bredare profilen ska enligt tillverkaren bidra till ett sportigare utseende.

Grillen är förstås omdesignad på [BMW](#)-vis och den nya har vertikala och diagonala stänger i kombination med en kontur som lyser. M-versionen har en M-njurgrill med horisontella ribbor i stället för de vertikala och diagonala. Och så har förstås led-belysningen både fram och bak fått nytt utseende. Som tillval finns också adaptiva strålkastare med bländfria hjälpljus, blå designdetaljer och M Shadowline-lampor.

Räckvidden är på upp till nio mil på el i laddhybriden. Denna kan laddas med 11 kW.

Totalt nio olika lacker går att välja till X3 och en nyhet är Dune Grey metallic-färgen. Utöver dessa "standard"-lacker finns också möjlighet till speciallackeringar och individuella val. Nya fälgar finns naturligtvis också på menyn vid generationsväxlingen och instegsmodellen har 18-tumshjul monterade, medan laddhybridversionen 30e xDrive har 19 tum. Men man kan välja ända upp till 21 tumsfälgar om man vill.

Vanliga X3 har ett bagageutrymme på 570 liter och hela 1 700 liter med nedfällda baksäten. Laddhybriden får nöja sig med 460–1 600 liter. Max släpvagnsvikt är 2 500 kilo, men det varierar beroende på version.



Interiören får ljuselement

X3 får BMW:s numera välkända välvda pekskärm, ny ratt där underkanten är platt och en nydesignad växelväljare. En annan nyhet är ett slags ljuselement som pryder mittkonsolen och dörrpaneler.

Övrigt gällande interiören är bland annat nya sportstolar klädda i Econeer – eller andra material som tillval. För första gången kan man i en vanlig BMW-modell välja märkets ”lyx-instrumentpanel”.

Drivlinor och prestanda

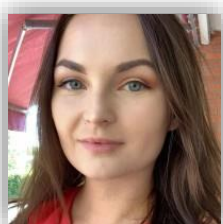
Den största förbättringen i nya generationen X3 är att laddhybriden får längre räckvidd, upp till nio mil på bara el enligt WLTP. BMW X3 30e xDrive har en 2,0-liters fyrcylindrig bensinmotor i kombination med en elmotor som är integrerad i växellådan. Tillsammans levererar dem en total effekt på 299 hästkrafter.

Instegsversionen X3 20i xDrive har samma fyrcylindriga motor, men ett 48-volts mildhybridsystem i stället för laddhybridmotorn, och har en total effekt på 208 hästar. Värstingversionen M50 xDrive har en rak sexa på 3,0 liter, dubbelturbo och också den ett mildhybridsystem – som totalt levererar 398 hästkrafter. Denna gör 0–100 km/h på 4,6 sekunder, medan instegaren gör sträckan på 7,8 sekunder.

Lansering i Europa sker under det fjärde kvartalet i år.



BMW X3 2025 Gallerier



Sanne Hansen

3. Premiär för Citroën C3 Aircross – här är nya kompaktsuven

Publicerad 2024-06-19 kl 16:10 (uppdaterad 2024-06-19 kl 16:26) Text Erik Söderholm

Den nya generationen av Citroën C3 Aircross kommer både med bensinmotor, hybriddrift eller som elbil – och med upp till sju sittplatser.



FILM: <https://youtu.be/sjV6Kt3dvhU>

Citroën C3 Aircross kommer i ny upplaga och får ett helt annorlunda designspråk än den utgående modellen. Nu är det kantigare linjer som gäller i stället för runda och böljande som i föregångaren.

Citroën kallar nu modellen för en kompaktsuv och fokus ska ligga på komfort och utrymme. Modellen får märkets så kallade "Advanced Comfort"-fjädring och möjlighet till sju sittplatser.

Motormässigt kommer Citroën C3 Aircross både med hybriddrift, bensinmotor och som helt eldriven. Men när det gäller elbilen finns ingen sju-sitsig version.

Elbilen klarar 30 mil på en laddning, men en version med 40 mils räckvidd anländer senare. Högsta snabbladdningseffekt är 100 kW.

Tekniskt baseras nya C3 Aircross på Stellantis-koncernens budgetplattform med fokus på att pressa utvecklings- och tillverkningskostnaderna. Även [Opel Frontera](#) och elbilen [Citroën ë-C3](#) baseras på samma arkitektur.

De svenska priserna är inte klara. Bilen är ännu inte krocktestad av Euro NCAP men märkets produktchef har tidigare sagt att högsta betyg i krocktest **knappast har högsta prioritet**.





Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Citroën: "Vi bryr oss inte så mycket om Euro NCAP"



Avslöjat: Citroën ë-C3 blir Sveriges minst dyra elbil

Teknikens Värld

4. Provkörning av Porsche Macan 4

Publicerad 17 jun 2024 kl 18.24

Första befintliga Porsche-modellen att få elektrisk drivlina. Är det här en Taycan på styltor eller är det här något helt annat?



Porsche Macan 4 är eldriven.

Macan är den första redan befintliga Porsche-modellen att bli helt eldriven, kanske för att provtrycka marknaden en aning innan man vågar sig på att elektrifiera Panamera, Cayenne och i slutändan också ikonen 911.

Det är snart fem år sedan Taycan lanserades på bilsalongen i Frankfurt, precis innan pandemin drog över världen. Den rosades av oss och i princip alla andra motorjournalister för sin galna acceleration och genetiskt nedärvda knivskarpa styrning. Vi beskrev den som en fin blandning av Panameras storlek och 911:ans körkänsla. Med mycket vikt i form av batterier i botten var balansen utmärkt. Men det var inte räckvidden... Fem år är dock en lång tid i elbilsvärlden. Och nu har Taycan uppdaterats, och syskonet Macan ser världens ljus.

DET HÄR ÄR NYTT

PPE

800-voltsplattformen delas med koncernsyskonet Audi Q6.

Android

Infotainmentsystemet PCM vill nu tilltalas "Hej Porsche!".

Hjulbas

86 millimeter längre än företrädaren ger mer innerutrymmen och större bagageutrymme.

0,25

Cd-värdet är kapat från 0,35 vilket ger 8,5 mils längre räckvidd.

Skärmar

Nu möjligt med tre!



Förarorienterad miljö med möjlighet att köpa en tredje skärm framför passageraren.

Vi börjar med Macan 4, ja, vi har kört turboversionen också, men den får du läsa om i nästa nummer – vi börjar med "den billiga...". Och nej, det här är inte en Taycan på styltor. Allt är nytt.

Den nya plattformen PPE är utvecklad tillsammans med Audi, och är även grund till nya Audi Q6 e-tron. Kraftkällan är ett 800-voltssystem med en permanent synkronmotor fram och en bak, i Macan 4 är motorerna identiska – i Turbo finns det mer kraft bak. Litiumjonbatteriet är på 100 kilowattimmar brutto, varav 95 kan användas – och snabbladdning på upp till 270 kilowatt är möjlig. Vid 400-voltsladdstationer delas batteriet upp i två bankar à 400 volt via en switch, så man laddar dem separat med upp till 135 kilowatt. Inga världsensationssiffror, men adekvat hastighet ändå. I den bästa av världar kan man ladda från tio till åttio procent på 21 minuter – men det händer ju sällan i verkligheten.

Ombordladdaren för hemmabruk är bara på 11 kW vilket jag tycker är lite snålt då många av konkurrenterna erbjuder 22 kW.

Men nya Macan har ett ess i rockärmen: Energiåtervinningen under körning är på upp till 240 kilowatt – och det märks. Att bedöma sanningshalten i den uppgivna förbrukningen efter några timmars körning upp och ner i bergen ovanför Antibes och Cannes skulle vara vådligt, men i nedförsbackarna från de små bergsbyarna mot havet växte energiinnehållet i batterierna. Bra där Porsche! Vi för till handlingarna att den uppgivna förbrukningen är 1,79 till 2,11 kilowattimmar per mil, beroende på hur stora hjul man valt, och det ger en WLTP-räckvidd på 61,3 mil. Hur väl det stämmer överens med verkligheten ber vi att få återkomma till när vi testar bilen på riktigt hemma i Sverige.



86 millimeter längre hjulbas ger bättre benutrymme i baksätet.

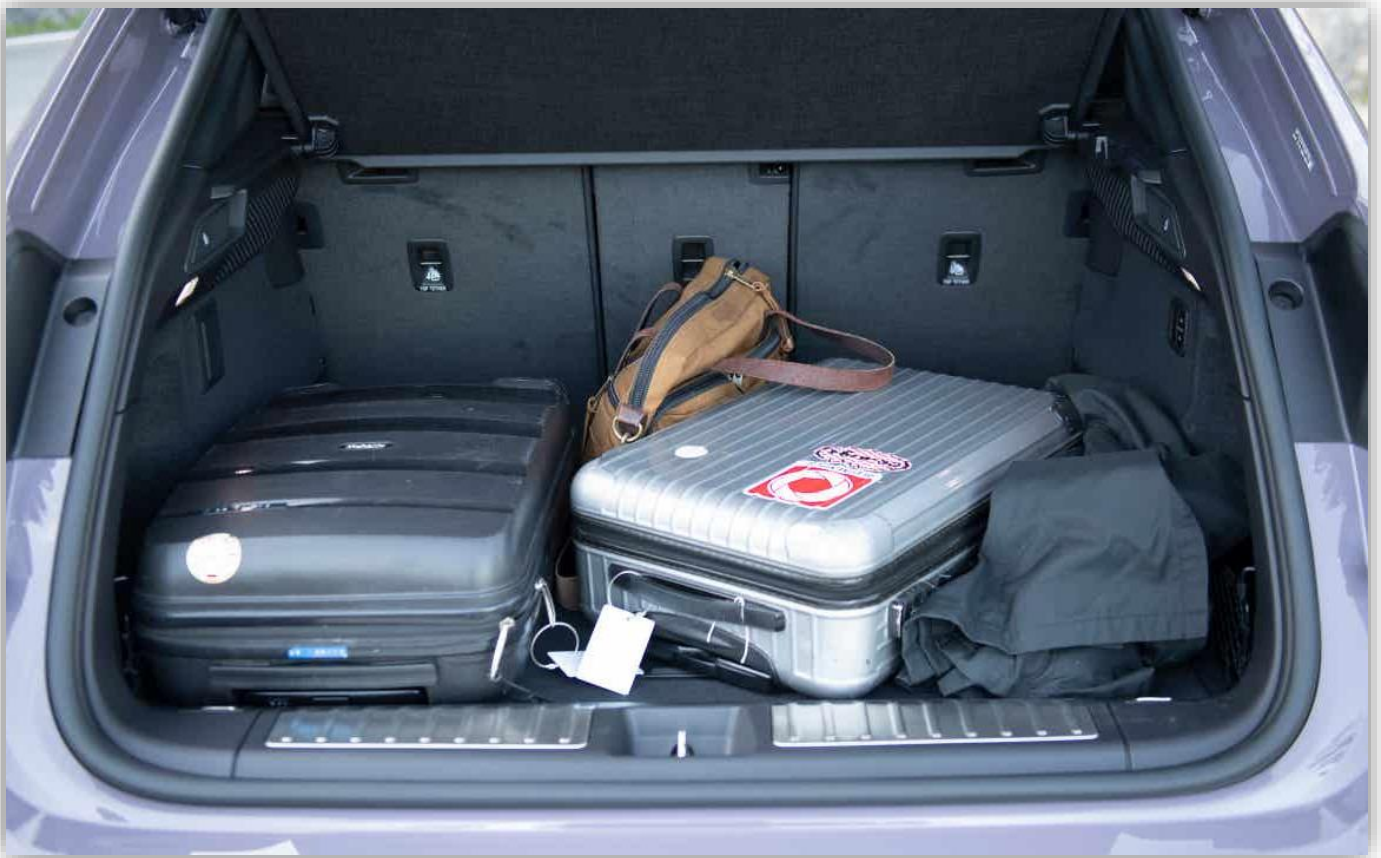
Att bromsen är fartens värsta fiende vet vi alla, och på samma sätt är luften räckviddens värsta fiende. Älskare av trebokstavs-akronymen vet att PAA står för Porsche Active Aerodynamics. Bakom bokstäverna döljer sig även passiva detaljer som en nästintill helt slät undersida och så kallade tear-offs som får luften att släppa från bilens bakände.

Jämfört med föregående Macan har Cd-värdet kapats från 0,35 till 0,25, vilket i praktiken ger 8,5 mils längre räckvidd. Eftersom hela bilen är ny så är designen det också, utseendet är betydligt "slätare" än på föregångaren – mycket förstås av aerodynamiska anledningar – men framskärmarna sticker upp på varsin sida om den platta fronthuven. Kanske en homage till 911, men faktum är att det gör bilen väldigt lättplacerad även på tajta bergsvägar översållade av landsvägscyklister.

Tack vare möjligheten att sänka förarstolen väldigt lågt så är körställningen mycket mer sportbilslik än vad som är vanligt i suvar, och Porsches inställningsmöjligheter vad gäller ratt och stol gör att precis alla kroppstorlekar kan hitta den perfekta sittpositionen i Macan.

Så hur är den att köra? Tyst. Snabb. Effektiv. Det var den korta versionen. Vi tar dem en och en här: Det är väldigt tyst i kupén, så länge man inte har aktiverat Porsche Electric Sport Sound (tillval för 5 100 kronor) så hörs i princip ingenting, man kan viska till sin passagerare. Sportljudet är dock bra för att få en känsla för att bilen faktiskt rör på sig i olika hastigheter.

Så fort vi kommer ut ur Juan Les Pins trånga gator och fäller gaspedalen får de 387 hästkrafterna släppa loss (408 vid overboost om man använder launch control). 0–100 km/h på 5,2 sekunder och reglerad toppfart på 220 km/h är inget man kan nyttja i vardagstrafiken, men möjligheten finns. Däremot så är den effektiva och knivskarpa styrningen ett Porsche-signum som förfinats i årtal och nu återfinns här.



540 liters lastutrymme. Om man vill kan man köpa insynsskydd i läder för 8 800 kronor...

Små justeringar med ratten görs exakt och väl avstämt, både i höga och låga hastigheter. PR-snacket vid presentationen sa "feels like a Porsche" bland annat, och det är sant – trots avsaknad av raspig boxersex.



84 liters lastutrymme framtill, i den så kallade frunken. Föredömligt.



*Lanseringskulören "Provence" är väl kanske inte vårt förstaval,
och kostar dessutom 17 300 kronor.*

Bilen vi kör är utrustad med adaptiv luftfjädring (tillval för 30 100 kronor) som inte bara sväljer alla ojämnheter på ett föredömligt sätt – chassit verkar också trola bort batteri-vikten. I Macan 4 som har lika stora elmotorer på fram- och bakaxel är viktfördelningen 50–50 (turbon har 48–52), vilket bidrar till den sportiga körkänslan. PTV (där kom en till...) står för Porsche Torque Vectoring och betyder att bilen hjälper till genom kurvor genom att skicka mindre kraft till innerhjulena och mer till ytterhjulena för mer driv genom kurvan. Alla såna system reagerar snabbare i elbilen än i konventionellt drivna bilar, till exempel så är reaktionstiden på det elektriska fyrhjulsdriftssystemet fem gånger snabbare i el-Macan. Mindre risk att köra fast om man mot förmodan ger sig ut i terrängen, helt enkelt.

De olika körlägena återfinns i vredet på ratten, men om sanningen ska fram så är bilen behagligast att köra i normal-läget. Sport Plus ger inte jättemycket hårdare chassi, men däremot hetsigare effekttillförsel – möjligen roligt de få gånger du har möjlighet att köra på bana.

Så hur är den att leva med i vardagen? Bättre än förra generationen bensin-Macan skulle jag säga.

Den längre hjulbasen ger en lugnare gång och mer innerutrymmen. Macan 4 lastar 540 liter i bagageutrymmet och 84 i frunkan framtill, fäller man den föredömligt tredelade baksätetsryggen kan man lasta 1 348 liter. Infotainmentsystemet är lätthanterligt och snabbt (och tack vare Android kan man nu säga Hej Porsche till det). Instrumentklustret på förarplats är 12,6 tum, mittenskrämen på 10,9 och om man lägger upp 16 200 kronor till så kan framsätesspassageraren få en egen skärm på 10,9 tum med streamingfunktion.



PPE-plattformen.

PPE – DEN NYA PLATTFORMEN

Som i Taycan använder Porsche 800-voltsteknik för denna generation av Macan. PPE säkerställer konsekvent hög prestanda, minskar laddningstiden och sänker vikten för högspänningskablarna samt det utrymme som krävs för dem. En annan gemensam funktion är de permanentmagnetiska synkrona elmotorerna (PSM). Jämfört med asynkrona motorer (ASM) erbjuder PSM:er högre effekt- och vridmomentstäthet, större effektivitet och bättre reproducerbarhet av effektutgången.

För att maximera effekttätheten har kylningen med vattenmantel optimerats jämfört med Taycan. PPE möjliggör en bred variation av modeller med både bak- och fyrhjulsdraft samt olika prestandanivåer, och kommer att användas i flera kommande bilmodeller från Porsche, Audi, Volkswagen med flera.

För 24 700 kronor får man head up-display med så kallad augmented reality, som så att säga projiceras på verkligheten framför bilen. Den är faktiskt mycket imponerande även för mig som ogillar sånt. Bilden är "placerad" cirka tio meter framför bilen, vilket ger en simulerad storlek på bilden ungefär som en 87-tums tv – och den kan förstås ställas in för att visa det du vill att den ska visa. Företrädesvis navigation.

Stolarna är utmärkta framtill, och man sitter bra även bak med gott om plats för fötterna under framstolarna. Sedan första generationen Macan presenterades 2014 har det sålts mer än 850 000 exemplar, så jämte Cayenne är det här Porsches kassako. Det har säkert analyserats ordentligt om det här är modellen att elektrifiera. Så ska du köpa en? Ja. Om du har råd.

Det höga priset går inte att snacka bort, även om skatten är 360 kronor per år och man laddar billigt hemma så är det mycket pengar som ska fram, så de flesta lär nog rulla som tjänstebilar.

Precis som vanligt med Porsche-bilar går det att extrautrusta dem in absurdum. Bilen vi kör är extrautrustad för en bra bit över 200 000 kronor, utöver grundpriset på 980 000 kronor alltså. Bland de billigare extraprylarna finns ett "rökarpaket" för 600 kronor. Köp inte det. Ska du ha råd att ladda längs vägen så är första steget att faktiskt sluta röka.

PORSCHE MACAN 4

Pris: 980 000 kronor (grundpris).

Motor: El. Max systemeffekt 408 hk (300 kW), sammanlagt vridmoment 650 Nm. Batteri 100 kWh varav 95 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/270 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Permanentsynkronmotorer.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter – 11,1 med fyrhjulsstyrning.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum fram, 10 tum bak. Däck 235/50 R20 fram, 285/45 R20 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 478, bredd 194, höjd 162, spårvidd f/b 169/166. Markfrigång 18,5. Tjänstevikt 2 405, maxlast 590, max släpvagnsvikt 2 000. Bagagevolym (VDA-liter) 540–1 348 liter. Frunk 84 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 220 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,79 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 613 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler**Hyundai Ioniq 5 N**

Bästa feature: Fejkade växellägen med knuff i ryggen! Det borde Porsche anamma när de väl får tummen ur och elektrifierar 911.

Pris: från 834 900 kronor.

**Kia EV 6 GT**

I princip samma bil som Ioniq 5 N, men mjukare design. Mycket trevliga köregenskaper! En sportbil med lastutrymme. Precis som Macan.

Pris: från 823 100 kronor.



Marcus Engström

5. Ny lag 7 juli: Så fungerar svarta lådan i bilar

Av Elis Kalmér

18 juni 2024 kl 20:42

Nu blir Event Data Recorder, eller svarta lådan, officiellt obligatorisk i alla nya personbilar. Precis som med svarta lådan i flygplan ska den fungera som underlag vid utredning av en olycka. Här är uppgifterna som sparas i din bil.



Svarta lådan i flygplan har förmodligen de flesta hört talas om. Lådans uppgift är att registrera uppgifter från den senaste halvtimmen gällande flygplanets beteende innan det kraschar, så att man i efterhand kan ta reda på vad som orsakat haveriet. Enheten är konstruerad så att dess lagrade uppgifter ska kunna komma till användning trots kraftiga kollisioner, högt vattentryck och till viss del brand.

Börjar gälla 7 juli

Nu står det klart att alla nya personbilar och nyttofordon upp till 3,5 ton ska utrustas med en liknande enhet och att lagen träder i kraft redan den 7 juli i år. Vissa biltillverkare har redan haft utrustningen på plats. I likhet med flygplanets Flight Data Recorder (FDR), så ska Event Data Recorder (EDR) vara i princip oförstörbar och kunna bistå med information så att man vid utredningen i efterhand bättre ska kunna ta reda på vad som förorsakat olyckan.

Till skillnad från svarta lådan i flygplan, så lagras uppgifterna endast 5 sekunder före krasch och 300 millisekunder efteråt. Uppgifterna kan vara till hjälp när man till exempel behöver rekonstruera olyckan eller i förebyggande syfte och för vidareutveckling av fordonssäkerhet.



Då lagras data

Svarta lådan registrerar fortlöpande fordonsdata men sparar endast uppgifterna när en viss triggertröskel överskrids, det vill säga när sensorerna registrerar en olycka eller situationer som kan leda till en. Mer konkret när den registrerar en tvär hastighetsförändring på mer än 8 km/h inom 150 millisekunder, när säkerhetsbälten låser sig, när krockkuddar aktiveras eller när en aktiv motorhuv utlöses, det vill säga vid risk för kollision med en fotgängare.

Data som lagras

I lådan lagras endast de uppgifter som kan vara av intresse i händelse av en olycka. Detta är de data som lagras:

- **Kördynamikdata före krocken:** hastighet, gas-/gaspedaläge, bromsstatus, tändningscykel under krock, motorvarvtal, ABS- och stabilitetskontrollaktivitet, styrvinkel
- **Kördynamikdata efter krocken:** Hastighetsförändring i längd- och tvärriktningar
- **Information om fasthållningssystem:** säkerhetsbältesstatus för föraren och framsätesspassageraren, varningslampa för krockkudde, tidpunkt för utlösning av krockkuddarna för förare och framsätesspassagerare (front, sidokrockkuddar, krockgardin)

Datan lagras endast lokalt i bilen så att den inte ska hamna i fel händer via en onlineanslutning. Uppgifterna läses antingen via OBD-gränssnittet i bilen eller direkt via krockkuddens styrenhet ifall OBD förstörs i kraschen.

Uppgifterna tillhör i princip föraren eller ägaren och eftersom alla dataskyddslagar måste följas får inga personliga uppgifter lagras. För att man ska kunna känna sig trygg med EDR får ingen data lagras permanent och ingen har tillgång till datan utan förarens samtycke. Värt att notera är att det teoretiskt är möjligt att läsa av lådans data vid ett verkstadsbesök.

Så undersöks data

Svarta lådans data undersöks vanligtvis på begäran av rättsliga instanser och en olycksexpert får i uppgift att utifrån datan ta reda på händelseförloppet. Datat används, tolkas och värderas tillsammans med andra bevisuppgifter som spåren på olycksplatsen, bilens skador, vittnen och så vidare. Om intresset för åtal tillmäts större vikt än intresset av individuellt dataskydd kan föraren inte förhindra att svarta lådan undersöks. En sådan situation skulle kunna vara fallet vid exempelvis en olycka som orsakat allvarliga skador eller dödsfall, det rapporterar tyska bilägarorganisationen **ADAC**. [Här finns mer information från EU om hur EDR är tänkt att fungera.](#)

LÄS MER:

- [Sanningen om Svarta Listan: Bilbranschen har INTE...](#)
- [Blocket ändrar sig – stoppar svartlistade bilhandlare](#)
- [Hittar galen bilsamling i övergiven lada: "Mållös"](#)
- [Volvos lilla svarta: "Förälskade i designen"](#)
- [Tesla på Råd & Röns Svarta lista – vägrar återköpa...](#)
- [Så tjänar Blocket miljoner på svartlistade bilhandlare](#)



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.



6. Tesla Model Y tar titeln som världens mest sålda bilmodell

Av redaktören bytbil.com 2024-06-19 Text Simon Hallenslev

För första gången på mycket lång tid får japanska Toyota nöja sig med en andraplats. Titeln som världens bäst säljande bilmodell går nämligen till Tesla Model Y.



Tesla Model Y.

Toyota har duellerat mot sig själv i årtal. De senaste åren är det Toyota RAV4 som har toppat världsrankingen över bäst säljande bilmodeller – tätt följd av lillasyster Corolla. Innan SUV-hysterin tog över var det Corolla som höll en stadig topposition.

Om man tittar på siffrorna för de senaste 10 åren har det stått Toyota, Toyota och Toyota. År 2023 bröts dock denna japanska tradition för första gången på mycket länge, och det är amerikanska Tesla som har fjädern i hatten. Nu är det Tesla Model Y som är världens bäst säljande bilmodell: det visar siffror från Jato Dynamics, som är specialiserade på affärsanalys inom bilindustrin.

Över 1,2 miljoner sålda exemplar

Tesla har sålt mer än 1,2 miljoner Model Y på världens gator under 2023. Det är en ökning med 64 procent jämfört med förra året, då Model Y hamnade på en tredjeplats efter RAV4 och Corolla. På andraplatsen finns fortfarande Toyota RAV4, som är 150 000 sålda bilar efter amerikanska Tesla trots en ökning med 5 procent jämfört med 2022. Mer överraskande är det att Corolla har blivit utslagen från topp-3 av Honda CR-V, som har ökat med 18 procent, medan Toyota Corolla har minskat med 19 procent.

Ingen anledning till oro hos Toyota

Det är dock knappast någon hos Toyota som är ledsen. 2023 var ett rekordår för det japanska bilmärket på europeisk mark, och om man granskar bilindustrins världsranking från Jato ser man att det finns fem Toyota-modeller i topp-10-listan.



Toyota RAV4.

Andra trender som kan nämnas är att SUV:ar stod för nästan hälften (!) av den globala försäljningen 2023, alltså före samtliga sedaner, hatchbacks och kombibilar tillsammans. Siffrorna visar också att försäljningen av kinesiska bilar översteg försäljningen av amerikanska bilar för första gången i rapportens historia. I topp-25 återfinns Ford F-150, Chevrolet Silverado och Dodge Ram, medan kinesiska BYD har modellerna Qin, Seal U och Atto 3.



Honda CR-V.

Se listan över de 25 mest sålda bilmodellerna

Placering	Modell	Antal (tusental)	vs. 2022
1	Tesla Model Y	1 233	+64 %
2	Toyota Rav4	1 075	+5 %
3	Honda CR-V	846	+18 %
4	Toyota Corolla	803	-19 %
5	Toyota Corolla Cross	715	+35 %
6	Toyota Camry	650	-2 %
7	Ford F-150	623	+18 %
8	Toyota Hilux	605	-4 %
9	Nissan Sentra	534	-1 %
10	Tesla Model 3	508	+5 %
11	Honda Civic	478	+22 %
12	BYD Qin	473	+ 43 %
13	Nissan X-trail	461	+80 %
14	Honda Accord	451	-7 %
15	Hyundai Tuscon	423	+ 25 %
16	Chevrolet Silverado	412	+9 %
17	Hyundai Elantra	399	+5 %
18	Dodge RAM 1500	374	+6 %
19	BYD Seal U	369	+9 %
20	VW Polo	364	+56 %
21	VW Jetta	361	+29 %
22	Mazda CX-5	356	-2 %
23	BYD Atto 3	355	+119 %
24	Suzuki Swift	354	+6 %
25	Honda HR-V	336	-27 %

Relaterade artiklar:



Första titt på nya Xpeng G6: en värdig konkurrent till Model Y?



Ny Tesla Model 3 Performance blir kraftfullare än någonsin tidigare



Biltest: Den bevingade besten från Tesla



Duell: Tesla Model 3 vs. BYD Seal



7. Tesla stäms för monopol

Uppdaterad 20 juni 2024

Publicerad 20 juni 2024

Tesla-ägare har nu fått klartecken att driva en grupptalan mot elbilsjätten. De anklagar Tesla för att monopolisera marknaden för reparationer och delar.



*Domare ändrar sig – Tesla kan stämmas.
Det handlar om att de satt sig i en monopolställning vad gäller reparationer.*

Detta ger nytt liv åt ett fall som avfärdades i november, då Tesla försvarade sig framgångsrikt mot en konkurrenslagstiftning.

Domare **Trina Thompson** avvisade ursprungligen fallet i november, eftersom kunderna inte kunde visa att problemen var "inte allmänt kända" när de köpte sina bilar.

De kunde heller inte visa att de inte kunde förutse kostnaderna för att hålla sina fordon igång. Det här rapporterar **Reuters** om.

Men i måndags ändrade domaren sitt beslut. Nu får ägarna chansen att visa att **Tesla** tvingade dem att betala höga priser.

Detta baseras på bevis som tyder på att Tesla inte öppnade tillräckligt många auktoriserade servicecenter. Dessutom erkände domaren att Teslas design kräver exklusiva diagnostik- och mjukvaruuppdateringar, vilket kan indikera ett reparationsmonopol.

Reservdelsmonopol också

Domaren pekade även på bevis för ett reservdelsmonopol. Tesla anklagas för att hindra tillverkare från att sälja delar till någon annan och begränsa försäljningen av delar till konsumenter.

Missnöjda Tesla-köpare får nu möjlighet att visa hur de tvingats vänta länge på reparationer, av rädsla för att förlora garantitäckning. De menar att denna metod bryter mot både federal och Kaliforniens antitrust-lagar.

Inga mellanhänder är oroande

Köparna hävdar också att Tesla tvingar dem att göra oönskade köp genom att koppla samman olika marknader.

Detta påstående stärks av att Tesla säljer sina fordon direkt till konsumenterna, utan mellanhänder. Konkurrenterna tillåter oberoende service och användning av icke-proprietära delar.

Inga kommentarer från Tesla

Enligt [Reuters](#) har Tesla ännu inte svarat på förfrågningar om kommentarer om det senaste beslutet. Företagets advokater har tidigare avfärdat stämningen som en "ologisk teori" och menar att Tesla inte skulle försämra sina tjänster för reparationer och reservdelar, vilket skulle äventyra deras försäljning och leasing av fordon.



Musk stämmer tidigare anställda – fick för hög lön

Elon har fullt upp med sina bolag. Nu kräver X pengar av före detta anställda efter en felaktig utbetalning. Elon Musks X hävdar att minst sex avskedade



Musk i ny rättslig storm

Tesla-investerare har stämt Elon Musk och företagets styrelse, med anklagelser om allvarliga interna problem. Musk påstås ha omdirigerat resurser och.....



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

8. Mercedes lagerrensning: 700 000 kr i rabatt

Av Elis Kalmér 20 juni 2024 kl 11:14

Mercedes i Tyskland rensar lagret på bilar som redan tillverkats. De rear ut ett stort antal modeller till förmånliga priser. Bland annat så erbjuds rabatter på över 700 000 kronor för lyxbilar som Maybach S-Klass. En prissänkning motsvarande 20 procent. Än så länge har rabatterna inte nått Sverige.



Om du tillhör den strama kundkrets som funderar på att köpa en Maybach, så är det hög tid att kika in hos Mercedes. Just nu erbjuds nämligen det redan tillverkade toppskiktet till vrakpriser. Mercedes själva kallar rabatten för "kundfördelar". Fördelarna innebär att en Maybach S-Klass S680 just nu säljs med en rabatt på över 700 000 kronor, uppger [tyska Auto-Motor-und-Sport](#).





Med ett listpris på omkring 3,5 miljoner kronor blir det en rabatt på cirka 20 procent. Och det säger sig självt att bilen inkluderar all den klass och lyx som man förväntar sig av en Maybach, som exempelvis vadmassage i baksätet.

För den med lite tunnare plånbok finns det också mer prisvärda alternativ med förmånliga rabatter. Den avvecklade CLS erbjuds exempelvis med 26 procent rabatt och övriga A- och B-klasserna erbjuds genomsnittligen med en 20 procents rabatt.

På E-Klass kombi och GLC är priserna sänkta med lite mer återhållsamhet, mellan 13 och 18 procent beroende på motor. AMG GT Coupé är prissänkt den med, dock endast med omkring 7 procent men det är en desto nyare modell. Vad gäller G-Klass förväntas inga prissänkningar, där förblir listpriserna samma, rapporterar tyska [AMS](#). Mercedes har tidigare sänkt priser på elbilarna EQS och EQE i Sverige, men den senaste lagerrensningen tycks inte ha nåt Sverige.

LÄS MER:

- [Mercedes-Maybach släpper superlyxiga modebilen Haute Voiture](#)
- [Stig in i rekordlyxiga Maybach – för dig som har...](#)
- [Priskrig i Kina sprider sig – bensinbilar chocksänks...](#)
- [Lyxigast i Sverige – dyrare än en Rolls-Royce](#)
- [Ola Källenius smygvisar Mercedes nya små bilar redan i år](#)
- [Mercedes nyhet i nya S-klass – gör som Tesla](#)



Elis Kalmér



9. BMW drar tillbaka miljardorder från Northvolt

Wille Wilhelmsson 2024-06-20 kl 18:30

Sägs köpa batterier från andra källor istället.



Flera källor uppger att BMW har beslutat sig för att inte köpa batterier från svenska Northvolt för tillfället. Enligt tyska Manager Magazin har BMW dragit tillbaka en order värderad till **två miljarder euro** för batterier som Northvolt skulle leverera till BMW:s bilar.

Enligt källorna beror BMW:s inställda order dels på förseningar från Northvolts sida, dels på att battericellerna som Northvolt utvecklat inte höll den kvalitet som BMW förväntade sig. BMW är en av delägarna i Northvolt och det är väl inte alls omöjligt att Northvolt framöver kommer att förse BMW med batterier.

Det tros att BMW kommer att köpa batterier från Samsung SDI istället för dem man planerade att köpa från Northvolt. Samsung SDI levererar redan idag batterier till BMW. BMW köper även batterier från CATL, Eve Energy och Envision till sin elbilsplattform Neue Klasse.

BMW börjar samarbeta med Northvolt
Ska tillverka hållbara battericeller

BMW ska börja använda elbilsbatterier från Kina
Cylindriska celler från Eve och Catl



Wille Wilhelmsson



10. Northvolt skrotar planer på fabrik i Borlänge

19 jun 2024

I år skulle den svenska batteritillverkaren Northvolt inleda tillverkning av aktivt katodmaterial i Borlänge. Det var planen när det stod klart att företaget köpte Stora Enso's nedlagda pappersbruk vid området Kvarnsheden där. Något som gav hopp om upp till 1.000 nya jobb i Borlänge.



2022 köpte Northvolt det nedlagda pappersbruket i Borlänge från Stora Enso.

Nu läggs planen på tillverkning där ned, skriver Dagens Industri med hänvisning till kommunstyrelsens socialdemokratiske ordförande Erik Nises.– Det är för tidigt att vara besviken. Företaget har fortfarande alla möjligheter att agera på det sätt som krävs för att ta ansvar för situationen, om man inte klarar att stå vid sina tidigare löften, säger han till tidningen.

Till Borlänge Tidning säger Erik Nisse att Northvolt "hänvisat till det allmänna ekonomiska läget och bolagets ställning" som bakgrund till beslutet. I stället för en fabrik med den för batteritillverkning viktiga komponenten uppges Northvolt nu i stället planera att sälja marken de köpt i Borlänge.

– Vi utför just nu en storskalig expansion i Sverige, Tyskland och Kanada, baserat på efterfrågan från våra kunder och investerare. Samtidigt genomförs en strategisk översyn angående Kvarnsveden, och vi har en diskussion med flertalet aktörer inklusive kommunen om sitens framtid. Den diskussionen pågår dock fortfarande, så vi kommer återkomma med fler kommentarer när ett beslut har fattats, säger Matti Kataja, kommunikationschef hos Northvolt, i en kommentar till Elbilen.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



Tyskland vill ha fler batterifabriker från Northvolt 10 jun 2024



Northvolt har börjat bygget av tysk batterifabrik 25 mar 2024



Bygget av Volvos batterifabrik i Göteborg går framåt 8 mar 2024



Northvolt försenar Scantias satsning på eldrivna lastbilar 6 mar 2024



Bristmetallen som kan stoppa elbilarna 6 feb 2024



Rekordlån ska säkra Northvolts gröna batterier 16 jan 2024

11. Jaguar Mark II – The Gentleman’s Express

Skrivet av Ben Branch 30 juni 2015 Lästid ca 2 minuter

Jaguar Mark II är mest känd för sin användning vid bankrån över hela Storbritannien.



3,8-liters Mark II var den snabbaste fyradörrars i Storbritannien och en av de snabbaste i hela världen. Detta gjorde den idealisk som flyktbil för 4-5 vuxna män och deras tygpåsar fulla av Hennes Majestäts finaste papperssedlar.

Jaguar släppte vad som senare skulle bli känt som Mark 1 **1955**, och överraskande nog för Jaguar var det lite av en besvikelse. Hanteringen var förfärlig på grund av det faktum att det bakre spåret var 4,5 tum smalare än det främre och sikten ut ur passagerarutrymmet äventyrades av de tjocka stolparna.

1959 släppte **Jaguar** vad man kallade Mark II och döpte retroaktivt den tidigare modellen till Mark 1, den nya Mark II hade lika bred spårvidd fram och bak, bättre sikt ut ur kupén och det nya alternativet med 3,8-liters twin cam-motorn från Jaguar XK150.

Dessa modifieringar revolutionerade bilen, särskilt det sista tillägget. 3,8-litersmotorn producerade 220 hk och kunde skjuta upp Jaguar Mark II från 0-62 mph på bara 8,5 sekunder och vidare till en topphastighet på 125 mph. Dessa siffror var okända i slutet av 1950-talet och många av världens sportbilar kunde inte komma i närheten av att matcha dem.

Till skillnad från sina tvådörrars syskon, XK120 och XK150, är Jaguar Mark II fortfarande på gränsen till prisvärd i många delar av världen. Exemplet du ser på bilden här är en 3,8-liters Mark II som levererats i USA och som har underhållits mycket väl genom åren - och som nyligen har fått en grundlig omstart för att säkerställa att den är redo för vägtrafik.



Mark II:s rykte som det föredragna flyktfordonet för bankrånare skadade inte dess försäljningssiffror – den fick smeknamnet "Gentleman's Express" och än idag har legenden om modellen gjort den till en av de mer samlarbara av de klassiska brittiska sedanerna efter andra världskriget.





Ben Branch

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli världsledande inom den alternativa och vintage motorsektorn, med över en miljon månatliga läsare från hela världen och många hundratusentals följare på sociala medier.



12. MG TB Tickford Drophead Coupe 1939



Introduktionen av T-Type Midget markerade en viktig vändpunkt för MG Cars. Fram till dess var MG något av ett favoritprojekt för W.R. Morris, som hade gett Cecil Kimber en hel del kreativt spelrum när det gällde att utveckla sina sportbilar och racerbilar i världsklass. Men 1935 sålde Morris sin andel i MG till moderbolaget Morris Motors, som tidigare hade haft en ganska mörk syn på sportbilar och motorsport i allmänhet. Tack och lov lyckades Kimber behålla tillräckligt med kontroll över verksamheten för att fortsätta utveckla fordon i sin unika stil, men nu med några "företags"-restriktioner.

Den första modellen som tillverkades under täckmantel av den nya ledningen var T-Type. Den största förändringen var under motorhuven. Borta var Kimbers avancerade överliggande kammotorer, ersatt med en enklare, billigare Wolseley 10/40-härledd 1 292 cc stötstång fyrcylindrig. Även om det kan ha verkat som en nedgradering för vissa MG-lojalister, kan den nya TA överträffa PB med överliggande kamaxlar på de flesta områden, samtidigt som den erbjuder mer utrymme och komfort för passagerarna. TA var mycket framgångsrik på hemmamarknaden, och den skulle sätta mönstret för MG:s framtida framgångar under 1940-talet och därefter, särskilt för TC på den viktiga amerikanska marknaden. Efter TA kom TB från 1939, som introducerade flera förbättringar. TB markerade det första framträdandet av den nu legendariska 1 250 c.c. XPAG stötstångsmotorn. MG-enheten, som härstammar från Morris Ten, hade en högre stämning och hade dubbla förgasare. Precis som med TA fanns TB som en vanlig roadster eller med den lyxiga, karossbyggda Tickford drophead coupé-karossen från Salmons & Sons. Storbritanniens inblandning i andra världskriget innebar dock att produktionen upphörde efter bara 379 TB. Av dessa 379 bilar fick bara 57 den stiliga Tickford-karossen.



Vi är glada över att kunna erbjuda denna underbara TB Tickford från 1939, ett av ett trettio-tal kända exemplar i sitt slag. Denna charmiga och önskvärda MG från förkrigstiden har en Pebble Beach-prisbelönt restaurering färdig i tidsenliga färger och med en mängd tids-typiska tillbehör. Enligt de tidigare ägarna registrerades chassit TB0335 först i England den 10 juli 1939. Den stannade i Storbritannien fram till slutet av 1970-talet, då den såldes av MG-specialisterna Octagon Sports Cars i Kent till en amerikan från Castro Valley, Kalifornien. Vid den tiden påstods bilen ha sin originalmotor och kaross men var i behov av renovering. Den nya ägaren påbörjade restaureringen av bilen i början av 1980-talet men avled halvvägs in i projektet. Neal Kirkham köpte tuberkulosen från dödsboet och tillbringade större delen av ett decennium med att noggrant undersöka och samla sällsynta delar och tillbehör i väntan på en omfattande restaurering.

Mr. Kirkham var den perfekta personen för att återställa MG:n, eftersom han råkade vara en långvarig Pebble Beach-deltagare och en erfaren concours-domare. Han bestämde sig för att göra MG:n så autentisk som möjligt och värdig de mest prestigefyllda utställningarna i världen. Den ursprungliga Salmson & Sons-karossen är omsorgsfullt restaurerad och målad i en vacker, tidsenlig nyans av mörkgrönt, accentuerad med en mörkgrön topp, silvermålade tråd hjul och en subtil brun karossrand. Restaureringen inkluderade tillägget av ett imponerande antal tidsenliga MG-godkända extrautrustningar, inklusive en Lucas halvljusstrålkastare, dimljus, trafikant och en Marshall-Nordec kompressor under motorhuven. 1999 debuterade den minutiöst restaurerade MG:n på Pebble Beach Concours d'Elegance, där den fick en imponerande 3:e plats i klassen (J-1) mot allvarlig konkurrens från bland annat Delage och Hispano-Suiza. Två decennier har gått sedan restaureringen, men denna MG är fortfarande i fantastiskt skick inifrån och ut. Som ett bevis på kvaliteten på arbetet är färgen fortfarande härlig, med endast en mindre touchup eller två som hittas vid närmare inspektion. Likaså är förkromningen på stötfångare, lampor och tillbehör utmärkt.



I kombination med den stiliga gröna exteriören valde restauratörerna en attraktiv ljusbrun läder- och havregrynsmatta. Den lyxiga kabinen är långt ifrån det spartanska boende som vanligtvis finns på vanliga MG roadsters. Vackra trädetaljer på instrumentbrädan och dörrkåporna, och den mjuka suffletten med tre lägen är fodrad för komfort i alla väder. Utförandet är förstklassigt, med vackert sydda säten, dörrpaneler och mattor. På det hela taget finns det en mild mognad med ålder och lätt användning, men presentationen förblir utmärkt. Tillsammans med de yttre tillbehören köpte ägaren också en Bluemels-Brooklandsratt, Lucas backspegel, fabriksmätare och vattentemperaturmätare.

De fantastiska detaljerna fortsätter under motorhuven, med en fullt utrustad XPAG inline-fyra på 1 250 c.c. som är vackert presenterad i äkta MG-rött och utrustad med ett komplett utbud av tidstypiska tillbehör. Förutom Marshall-fläkten har den också ett ventilkåpa i polerad legering, tändstiftshållare, original inspektionslampa och en omfattande uppsättning handverktyg, inklusive fettspruta, domkraft och däckpump. För att bättre kunna hantera den hälsosamma kraftökningen från kompressorn monterade restauratörerna en högre bakaxelutväxling som avsevärt förbättrar körförmågan i höga hastigheter. Underredet visar tecken på lätt användning och är fullt detaljerat med korrekt VVS-färg, läderfjäderdamasker och rostfritt avgassystem.

Marque-experterna uppskattar att det finns cirka 30 TB Tickford Dropheads, och det är säkert att säga att väldigt få restaureras med en sådan noggrann uppmärksamhet på detaljer. Detta fantastiska exemplar bevisade sin duglighet i världens mest prestigefyllda concours, och tack vare noggrann omsorg under tiden sedan restaureringen är den fortfarande i vackert skick idag. Den är något mjukare och lämpar sig fortfarande väl för regionala concours och klubbevenemang, och den välkomna kraften från fläkten under motorhuven gör det spännande att turnera. Försäljningen av TB0335 utgör en exceptionell möjlighet att förvärva ett välkänt, skickligt restaurerat exemplar av MG:s sportiga och eleganta standardvagn från förkrigstiden.



Roger Warolin