



Diatto Ottovu 2007

1. Till Öland på fyrsafari med Polestar 4 DM
2. Xpeng G6 är fullutrustad med 800V för 530K
3. Test av VW ID.7 Tourer
4. Vi kör nya Hyundai Santa Fe
5. Hyundai visar vätgasbil med 650 km räckvidd
6. Nytt eldrivet arbetsfordon på den svenska marknaden
7. Premiär för Suzuki eVitara
8. Bristol kan återuppstå som elbilstillverkare
9. Sveriges billigaste bilar
10. Nya regler dödsstöten för laddhybrider
11. Lättnad för Northvolt
12. Får jag köra släpet om jag tar bort regskylten?
13. Nu säljs nytillverkade Saab-motorer igen
14. Diatto Ottovu
15. Grattis Rolls-Royce Silver Spirit
16. Gordon Keeble



1. Till Öland på fyrsafari med Polestar 4 DM

2024-11-03

18.4K views

Jag har testat Polestar 4 Dual Motor med Plus- och Pilot-paket och i denna video ville jag lära mig lite mer av hur bilen fungerar på långresa. Så jag åkte ner till Öland för att kolla på fyrar och i den här videon berättar jag om resan med Polestar 4.



FILM: <https://youtu.be/brc8RaYjebi>



Christoffer Gullin



2. Xpeng G6 är fullutrustad med 800V för 530K

2024-11-06 9.5K views

Xpeng G6 är en ny modell från den kinesiska tillverkaren och i denna video går jag igenom bilen och visar dess funktioner och utrymmen. Xpeng G6 börjar på 530 000 kr och är byggd med ett 800V-system som erbjuder snabb laddning på endast 20 minuter. Räcker det för att bli en storsäljare i Sverige?



FILM: <https://youtu.be/YCl9r1OvZCQ>

YouTube är inte min huvudsyssla utan jag har ett normalt jobb också inom IT. Jag är inte journalist från början, jag råkar bara tycka det är kul med bilar och teknik. Prenumerera gärna så tar vi steget över till elbil tillsammans!



Christoffer Gullin



3. Test: VW ID.7 Tourer är en kombi som siktar högt

Av redaktören bytbil.com 2024-11-04 Text & foto Simon Hallenslev

Den nya VW ID.7 Tourer är inte bara en komplett kombi, utan en Volkswagen av högsta klass. Det räcker för att utmana både Audi och BMW.



Om det finns en modell som kan få folk att återigen förälska sig i den goda gamla kombin, så är det **VW ID.7 Tourer**. Den utklassar den eldrivna kombi **VW Passat**, och i själva verket utklassar den allt annat som VW sätter sitt namn på idag och placerar sig närmare mer påkostade konkurrenter än sina elektriska syskon som **VW ID.4**. Fortsätt läsa för att få veta varför.





Inte ett ont ord om ID.4

Efter några barnsjukdomar, särskilt med systemfel, har VW:s elmodeller vuxit med uppgiften. Tack vare välvalda uppdateringar, som för **ID.4** innebär en ny infotainmentskärm och mer kraft, är den nu där en VW brukar vara med hög användarvänlighet, bra utrymme och ett överkomligt pris.

När **VW ID.7 Tourer** inte tål jämförelse med **ID.4**, är det alltså inte ett tecken på bristande kapacitet, utan snarare ett ordentligt kliv uppåt för den elektriska kombi. Detta blir särskilt tydligt i kupén, där VW har gjort mycket bra med **ID.7 Tourer**. Framför allt möts man av en genomgående känsla av kvalitet när man sätter sig i kupén. Inredningen präglas av rena linjer som ger en luftig och elegant yta. Materialmässigt skiljer sig **ID.7** från **ID.4** med fler mjuka ytor, större tyngd och mindre plast.





ID.7 är inte i samma liga som **BMW i5 Touring**, men den håller hög klass när det gäller kvalitet. Testbilen gör dock ett tappert försök att närma sig den bayerska bakhjulsdrivna bilen med ett interiörspaket som bjuder på ventilations- och massagefunktioner i framsätena samt ett välspelande Harman Kardon-ljudsystem.

Infotainmentskärmen mäter imponerande 15 tum med hög upplösning och tryckkänslighet, medan systemet är utformat för enkel åtkomst till klimatanläggning och assistanssystem. Bakom ratten har VW skrotat den klumpiga digitala instrumentpanelen och integrerat en liten skärm diskret i kupéns rena linjer. Det enda som stör är de touchknappar på ratten som har blivit en fast punkt för kritik mot VW.

Hur är det med utrymmet?

VW ID.7 Tourer kan faktiskt konkurrera med dyrare bilar när det gäller utrymme. Medan **BMW i5 Touring** är något elegantare och hela 10 cm längre, är den byggd på en plattform som även stöder förbränningsmotorer. Detta innebär vissa uppbyggnadsmässiga krav som gör att den inte kan mäta sig med de utrymmen som **ID.7 Tourer** erbjuder. Det blir tydlig när man tittar på siffrorna, då BMW:s bagageutrymme rymmer 570 liter jämfört med 605 liter i VW.

På baksätet gör **VW ID.7 Tourer** vad **Passat** har gjort sedan 70-talet: den välkomnar hela familjen med bekvämlighet. Så bra att den orsakar oro inom sina egna led. Man sitter nämligen bättre i baksätet här än i den dyrare **Audi A6 e-tron**, som snart lanseras. Golvet är lägre och baksätet är bättre vinklat, så att låren får stöd från sittdynan. I A6 e-tron svävar låren i jämförelse ovanför sittdynan.

När luftfjädring är överflödigt

VW ID.7 Tourer är inte den lättaste bilen att överösa med färgstarka adjektiv när det kommer till köregenskaper. Den är i grunden något konventionell på det trygga och stabila sätt som VW gör bäst. Bakom ratten är det inget man behöver anpassa sig till eller förbereda sig för. Testbilen är utrustad med ett paket som inkluderar adaptiv fjädring, styrning med progressiv utväxling och extra ljudisolering, vilket bidrar mycket till körupplevelsen. Den adaptiva fjädringen är så bekväm och så väl avstämd att luftfjädring blir överflödig. Det finns inget som kan rubba stabiliteten i VW ID.7 Tourer.



På slingriga landsvägar är **ID.7** ingen sportkombi, men med låg tyngdpunkt och 286 hk på bakhjulen är den inte heller tråkig. Man kan utan tvekan kalla ID.7 för körglad, och detta intryck förstärks när den tas ut på motorvägen. Styrningen och fjädringen samarbetar för att ge en riktningstabilitet som förvandlar denna stora kombi till ett godståg på räls. Precis som Passat är det en bil man verkligen vill köra långt med. Inte bara för att det är en bekväm familjekryssare, utan också för att den ligger på runt 17-18 kWh/100 km vid 110 km/h. Med lite tålamod kan man komma nära 500 km mellan laddningarna.

De 20 tum stora fälgarna som testbilen är utrustad med bidrar med viss ljudnivå vid motorvägskörning, men det är inget som stör föraren, och mest märkbart i baksätet (där dina tonåringar ändå sitter med hörlurar).

VW ID.7 Tourer kostar mycket pengar men den är inte dyr när man jämför med konkurrenterna. VW ID.7 Tourer Pro S Edition, som testas här, kostar från 673 900 kr. Nu är det bara att konstatera att **VW ID.7 Tourer** siktar uppåt. Som jämförelse startar **BMW i5 Touring** på 766 900 kr, och med bara ett par val på utrustningslistan, som elektriskt justerbara framsäten eller ett Harman Kardon-ljudsystem, stiger den snabbt ännu mer i pris. Det samma gäller för **Audi A6 e-tron Avant** som kostar 719 900 kronor utan extrautrustning.

Är en så pass stor besparing tillräckligt för att välja **VW ID.7 Tourer** över klassens dyrare modeller? Jag är inte rädd för att svara ja, särskilt eftersom VW ID.7 Tourer Pro S Edition med det stora 86 kWh-batteriet är beräknat till 680 km på en laddning. Det är 100 km mer än motsvarigheterna från Audi och BMW med grundbatterier.

En Volkswagen med lite extra

VW ID.7 Tourer är inte bara en värdig elektrisk arvtagare till Passat. Det är det bästa som VW erbjuder för tillfället och ett bevis på vad bilbyggarna i Wolfsburg verkligen kan åstadkomma. De har kommit tillräckligt långt i elektrifieringen för att nu kunna bygga en komplett kombi som kan erbjuda något extra.

Här är en eldriven kombi med gott om utrymme, imponerande räckvidd, välbyggd kupé och hög komfort. Dessa egenskaper gör att den siktar uppåt utan att förlora det diskreta och folkliga inslaget som en kombi från Volkswagen bör ha.



Specifikationer:

Volkswagen ID.7 Tourer 86 kWh Pro S Edition

Motor: Elmotor (bak)

Effekt: 286 hk / 545 Nm

0-100 km/h: 6,7 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Förbrukning: 14,2 kWh/100 km

Räckvidd: 680 kilometer

Batterikapacitet: 86 kWh

Laddkapacitet: 200 kW

Mått (L/B/H): 496/186/155 cm

Tjänstevikt: 2 227 kilo

Dragvikt: 1 200 kilo

Bagageutrymme: 605-1 714 liter

Pris: 673 900 kr (ID.7 Tourer finns från 645 700 kr)

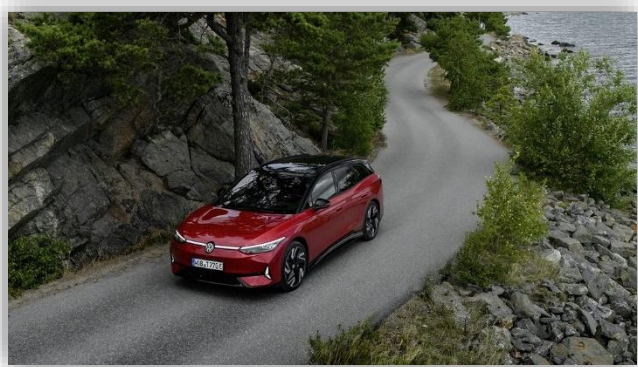


Simon Hallenslev

Relaterade artiklar:



Första åkturen: VW ID.7 Tourer är skapad för långa resor



Första åkturen: VW ID.7 GTX Tourer har två elmotorer och 340 hk



Test: Polestar 4 är grym – även utan bakruta



Nyhet: Volkswagen ID.7 Tourer



4. Vi kör nya Hyundai Santa Fe – modern familjebil

Av Redaktionen Publicerad 2024-11-06 Uppdaterad 2024-11-06

Den nya generationen Hyundai Santa Fe säljs bara som laddhybrid. Vi provkör den rymliga fyrhjulsdrivna familjebilen.



Femte generationen Hyundai Santa Fe har fått kantiga former och H-formade lyktor.

Hej Magnus. Var är du denna gång?

– Söder om Söder, som det heter här i Stockholm. Ska köra ut till skogarna i Nacka för att hitta en passande miljö för att ta bilder av bilen.

Vad är nytt med [nya Hyundai Santa Fe](#)?

– Väldigt mycket. Det är en helt ny generation. Men drivlinan med en 1,6-liters fyra, elmotor och en systemeffekt på 252 hk känner vi igen från lillebror [Hyundai Tucson som nyligen fick en facelift](#).

– Mest iögonfallande är naturligtvis den yttre designen som har liknande kantigt formspråk som [Hyundai Ioniq 5](#). De låga bakljusen skiljer bilen från mängden, men ger tyvärr lite familjebusskänsla rakt bakifrån tycker jag.

Varför ingen diesel?

– Hyundai vill inte sälja dieslbilar på den europeiska marknaden. Bakom den hållningen ligger bland annat att biltillverkarna är tvingade av EU att hålla nere sina dioxidutsläpp, annars får de böta dyrt.

Kan man dra husvagn och båt med nya Santa Fe?

– Bilen får användas med dragkrok, men tyvärr inte dra mer 1 010 kg.



Formspråket är gemensamt med Hyundai Ioniq 5 med kantiga former och lågt placerade bakljus. H-formade lampor finns både bak och fram. Innerutrymmena har förbättrats och det går att välja mellan 6 eller 7 sittplatser.

Varför bara laddhybrid? Tucson finns ju som vanlig hybrid.

– I Europa finns även Santa Fe som elhybrid, men svenska Hyundai har inte valt att ta in den eftersom prisskillnaden är liten och skatten på den vanliga hybriderna är hög. Dessutom är 75 procent av alla Santa Fe förmåns- eller tjänstebilar, då är förmånsvärde och totalkostnad viktigare än prislappen.

Hur är Santa Fe att köra?

– Det tänkte jag utveckla i den slutliga provkörningsartikeln, men kort sagt är Santa Fe en praktisk familjebil som inte är störande bullrig och som har tillräckligt med kraft. Tack och lov försöker den inte vara sportig.

Snokade du rätt på något nytt?

– Lite. Jag fick reda på den stora elbilden Hyundai Ioniq 9 är tänkt att komma under det tredje kvartalet 2025. Det är en systerbil till populära Kia EV9.



Förarmiljön känns moderna. Stolarna är bra och det går att få en funktion för att döda bakteriet på föremål som läggs i handsfacket.

5. Hyundai visar vätgasbil med 650 km räckvidd och efterlängtdad fitness

Felix Björklund reporter Publicerad tisdag 05 november 2024 - 11:10

Under 2025 ska Hyundai lansera en ny version av vätgasbilen Nexo. Nu har tillverkaren visat hur ersättaren ska se ut samt avslöjar att räckvidden blir på 650 km.



Hyundai Intium

När det kommer till vätgas och bränsleceller är det Hyundai utöver Toyota som storsatsar. Tillverkaren har flertalet produkter och projekt med tekniken – och nästa år kommer vi få se en ny generations vätgasbilar göra entré.

Men redan nu visar tillverkaren upp ett bil som ger en förning om vad som komma skall. Konceptet går under namnet Intium, vilket då är latinska för, början/inledning/först, något som ska spegla Hyundais pionjärambitioner i teknikgrenen.

Enligt tillverkaren är det här kulmen av 27 års utveckling av vätgastekniken och utöver att då visa hur långt man kommit tekniskt – debuterar även formspråket ”art of steel” som ska vara den design man kommer använda på sina vätgasfordon.

Rent tekniskt pratar vi om att konceptet har en elmotör på 150 kW /204 hästkrafter – en enhet som troligtvis är densamma som det som sitter i flertalet Hyundai/Kia elbilar. Till denna sitter sedan en bränslecell samt gastankar nog för att ge bilen en räckvidd på 650 km.

Tittar vi på specifikationerna kan de jämföras med att nuvarande vätgasbilen Nexo har 120 kW/162 hk samt 612 km räckvidd.

Men även om det är tacksamt att räckvidd och prestanda har blivit bättre, är den stora hämskon för vätgasbilar något helt annat. Det här har Hyundai tagit fasta på och därför presenterar de även en nyutvecklad ruttplanerare. Denna ska då inte bara hålla koll på var det finns tankställen, utan även om de fungerar samt om det är kötid.

Konceptet kommer visas upp på bilsalongen i Los Angeles samt Auto Guangzhou i Kina – produktionsbilen som ersätter Nexo är tänkt att lanseras under första halvåret 2025.



6. Nytt eldrivet arbetsfordon på den svenska marknaden

Av Bobby Green

tisdag 22 okt 2024 kl 10:20

För kortare och enklare transporter.



Den svenska elfordonsdistributören E-Tron AB börjar nu att sälja **modellen P-1000** från den europeiska fordonstillverkaren Pilotcar här i Sverige. Det är ett litet arbetsfordon som går att få med flak eller skåp där bak. Bilen får lasta upp till ett ton, har en lastvolym i skåpet på 2,5 kubikmeter och på dragkroken får man hänga upp till två ton. Batteripacket är på 26 kWh och det ska ge räckvidd på upp till 22 mil. Toppfarten är 50 km/h men man kan även regga om den till motorredskap klass 2 med en toppfart på 30 km/h så att man kan köra den på traktorkort eller AM-kort. Tillverkningen sker i Turkiet.

"Pilotcar är en stor tillverkare av eldrivna arbetsfordon och har försäljning i Europa och USA. De har länge letat efter en partner i Sverige. Valet landade på oss och en av de stora anledningarna är att vi varit på marknaden sedan 1993 och arbetat med PostNord sedan 1998. Vi är ett renodlat elfordonsföretag med ett etablerat servicenätverk över hela Sverige.

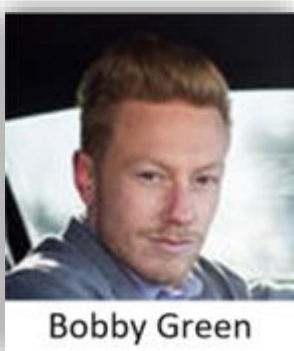
"Hur priserna ser ut får vi inte reda på för tillfället.



FILM: <https://youtu.be/2UMINsPH2T4>



FILM: <https://youtu.be/-KnKuACI3nM>



7. Premiär för Suzuki eVitara – här är nya elbilen

Publicerad 2024-11-05 kl 9:20 (uppdaterad 2024-11-05 kl 9:27)

Text Erik Söderholm

Suzukis långkörare Vitara kommer med eldrift. Men de kommande elbilsmodellerna läggs på is.



Suzuki har knappast legat i framkant när det gäller att gå över till eldrift. Märket har visserligen fått en laddhybrid i utbudet tack vare en överenskommelse med Toyota, men någon elbil finns ännu inte.

Snart blir det ändring på det när det klassiska modellnamnet Suzuki Vitara dyker upp med eldrift. Under mitten av 2025 lanseras nämligen Suzuki eVitara som bygger på en helt ny elbilsplattform.

Tre varianter och två batteripaket blir tillgängliga. Köparna kan välja mellan 49 eller 61 kWh där det större batteriet går att kombinera med fyrhjulsdraft.

Det finns inga uppgifter om räckvidd eller priser.

Suzuki har tidigare haft som mål att lansera fem nya elbilar till 2030. Men som marknaden ser ut nu är den satsningen lagd på is, säger märkeschefen Toshihiro Suzuki.

– Vi är i en väldigt svår situation just nu med när försäljningen av elbilar saktar in. Samtidigt kommer billiga elbilar från Kina så det är en väldigt svår tid att lansera fler elbilar, säger han till [Autocar](#).

Suzuki är ett av de märken som riskerar att få betala utsläppsböter i Europa när reglerna skärps, och märket har därför bildat en så kallad [utsläppspool med Volvo](#).



Suzuki eVitara blir ungefär 15 centimeter kortare än Volvo EX40, men nio centimeter längre än dagens bensindrivna Vitara.





Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Omfattande fusk avslöjat hos japanska biltillverkare



Så uselt presterar enstjärniga bilen i krocktest



Suzuki betalar Volvo för att slippa utsläppsböter

8. Bristol kan återuppstå – som elbilstillverkare

Publicerad 2024-11-06 kl 17:05 Text Erik Söderholm

Brittiska Bristol Cars tar ett omtag och siktar på att lansera flera nya modeller under de kommande åren, enligt märkeschefen.



Den engelska biltillverkaren Bristol som gick i konkurs 2020 kan återuppstå, enligt ett mystiskt meddelande på [företagets hemsida](#).

Bristol ska nu bli ett "brittiskt elbilsföretag för 2000-talet" lagom till märkets 80-årsdag. Att det är eldrift som gäller verkar dock inte innebära att Bristol enbart ska satsa på laddbara bilar. I ett inlägg på LinkedIn uppger chefen för Bristol Cars, Jason Wharton, att både elbilar, hybrider och vanliga modeller med enbart förbränningsmotorer ska bli aktuella. "Alla tre av dessa över tid, men i omvänd ordning", skriver han.

Den enda bilden som släppts visar en modell som inspirerats av Bristol 411 från 1970-talet. Jason Wharton utlovar fyra Bristolmodeller fram till 2030, men det är oklart om han har rätt att använda namnet Bristol Cars. Enligt [Auto Express](#) har han nämligen bara köpt vissa verktyg och reservdelar – inte rättigheterna till varumärket.

Löftena känns igen från 2021 när Jason Wharton hade [liknande planer](#).

Excentriskt och engelskt

- Bristol började som tillverkare av flygplan och flygplansmotorer men ändrade inriktning till att bygga bilar efter andra världskriget.
- Märket sålde exklusiva och handbyggda bilar åt sina excentriska kunder.
- Anthony Crook som varit delägare i bolaget tog kontrollen 1973 och vägrade ge någon form av insyn i bolaget. Produktionssiffror tillhandahölls inte och extremt få journalister fick provköra bilarna.
- Att få köpa en Bristol var heller inte enkelt. Efter att ha gjort en förfrågan till märkets visningslokal i centrala London kunde det dröja månader innan man fick besked och något köp var oftast inte aktuellt.
- 2004 togs ett omtag med prestandabilen Bristol Fighter. 2011 hamnade bolaget i rekonstruktion och 2020 försattes det i konkurs.

Mer från Vi Bilägare:



Bristol Cars i rekonstruktion



Nu går klassiska märket i konkurs – igen



Mytiska bilmärket räddas – med tre nya modeller

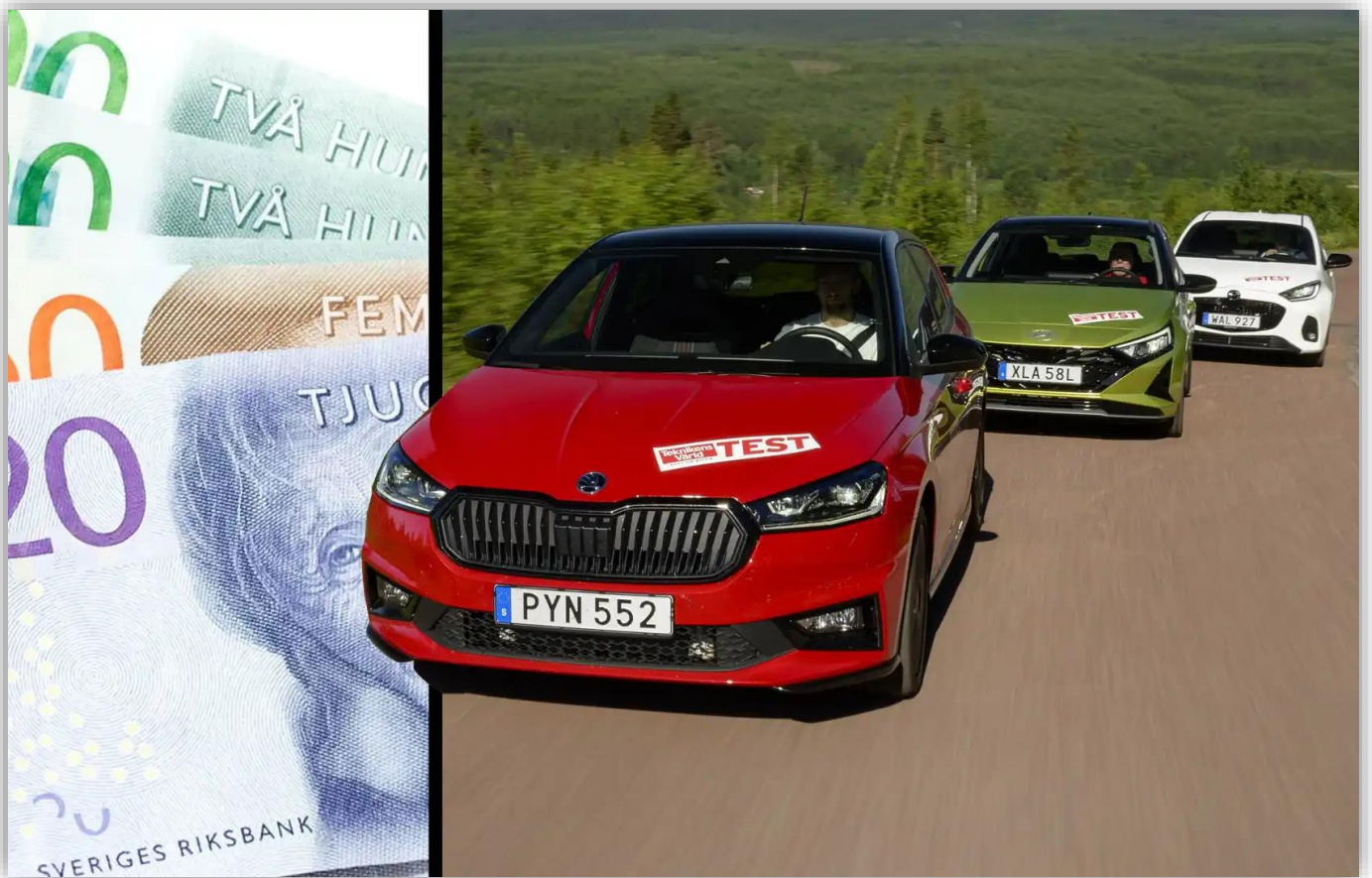


9. Sveriges billigaste bilar

Publicerad av Peter Klemensberger 5 nov 2024 kl 19.25

Uppdaterad kl 19.50

Bilar har blivit dyra och dyrare. Även de billiga. Kanske som ett resultat av att de tar rygga på elbilarnas kryddade prislappar eller för att vi allt mer lever på kredit och sedan länge tappat kontroll över kronor och ören. Här har vi sammanställt en lista över de 36 billigaste nya bilarna som finns att köpa i Sverige.



Tre bilar som finns med i listan över Sveriges 36 billigaste bilar.

Biltillverkarna säger själva att bilarna har blivit dyrare att bygga då de är mer tekniska raffinerade än tidigare. Det stämmer, men det har de själva inte valt. Från och med den 7 juli år gäller nya regler, allt fler funktioner ska nu alla bilar i den Europeiska unionen ha. General Safety Regulation II, som reglementet heter, bygger vidare på de regler som kom i kraft 2019 och kräver funktioner som filassistans, trötthetsvarnare, backkamera eller backsensor, mer avancerad autobroms, nödstoppljus, varning av hastighetsöverträdelse, "svart låda" (EDR) och bättre krocksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Här listar vi alla bilmodeller för under 300 000 kronor i listpris, allt enligt biltillverkarnas sajter men med erbjudanden och kampanjer undantagna.

Sveriges billigaste bilar hösten 2024

169 900 kr – Fiat 500
179 900 kr – Hyundai i10
184 900 kr – Dacia Sandero
188 400 kr – Kia Picanto
193 900 kr – Toyota Aygo X
221 900 kr – Hyundai i20
229 900 kr – Mitsubishi Colt
229 900 kr – Renault Clio
234 900 kr – Hyundai i30
234 900 kr – Suzuki Swift
239 300 kr – Skoda Fabia
239 900 kr – Hyundai Bayon
239 900 kr – Peugeot 208
239 990 kr – Citroën C3 Aircross
253 400 kr – Mazda 2 Hybrid
254 900 kr – Toyota Yaris
257 900 kr – Seat Ibiza
259 000 kr – Nissan Juke
259 900 kr – Dacia Jogger
269 900 kr – Dacia Duster
269 900 kr – Renault Captur
269 990 kr – MG3
274 300 kr – Audi A1 Sportback
274 900 kr – Fiat 600
274 990 kr – Citroën C4
271 600 kr – Kia Stonic
276 300 kr – Honda Jazz
284 900 kr – Seat Arona
288 900 kr – Volkswagen T-Cross
289 900 kr – Ford Focus
292 900 kr – Toyota Yaris Cross
294 900 kr – Opel Corsa
299 990 kr – Citroën ë-C3
299 900 kr – Kia Ceed SW
299 900 kr – Peugeot 2008
299 900 kr – Suzuki Vitara



Peter Klemensberger

10. Nya regler dödsstöten för laddhybrider

Av William Karlsson 7 november 2024 kl 11:57

Nya skärpta regler kan innebära dödsstöten för laddhybrider. Första skärpningen börjar gälla redan nu vid nyår. – Ändringarna har gjorts av ett skäl, säger Per Öhlund, utredare på Transportstyrelsen till Carup.



Laddhybrider har senaste året fått ett stort lyft. Många trodde att laddhybridernas storhetstid hade passerat, men när elbilsförsäljningen har gått trögt har laddhybriderna kommit igen. Men bilarnas angivna förbrukning har visat sig vara rena glädjesiffror. Redan nästa år införs nya skärpta EU-regler som kan betyda slutet för bilar med dubbla drivlinor.

För att en bil ska få ett typgodkännande görs utsläppsmätningar av modellen. När denna mätning görs på laddhybrider beräknas hur stor andel av körningen som körs på el och hur stor andel som körs på förbränningsmotorn, skriver [Teknikens Värld](#). I dag beräknas körsträckan för laddhybrider på el ligga mellan 70 och 85 procent, siffror som visat sig vara helt fel.

Audi A3 Sportback TFSI e har en elektrisk räckvidd på 143 km, men ifall den klarar EU:s nya regler 2025 återstår att se.

I en undersökning gjord av [International Council on Clean Transportation](#) visar det sig att laddhybrider som används av privatpersoner enbart körs mellan 45 och 49 procent på el. Ännu lägre är det med laddhybrider som ägs av företag som körs mellan 11 och 15 procent på el.

ICCT räknade ut hur hög förbrukningen var i verkligheten och fick ett chockerade resultat. För företagens laddhybrider låg förbrukning på 0,84 liter per mil och 0,44 liter per mil för privatpersoners laddhybrider.

Det är en stor skillnad från WLTP-siffran 0,17 liter per mil, **uppger Teknikens Värld**.

– Koldioxidvärdena var inte representativa alls med verkligheten, de var väldigt låga, säger Per Öhlund, utredare på Transportstyrelsen, till Carup.

EU har därför valt att redan den första januari 2025 införa nya regler för laddhybrider vid typgodkännanden. Där kommer laddhybridernas förbrukning bedömas betydligt hårdare än tidigare. Det innebär högre skatt och sämre utsläppssiffror för tillverkarna. Men det är först ett år senare det nya typgodkännandet blir ett krav på nya bilar som säljs.

– Man brukar ha ett års överlappning till att tillverkarna får nya krav på typgodkännanden och att sälja bilarna, säger Öhlund.

Laddhybrider som redan körs ute på vägarna i dag kommer inte att påverkas av EU:s nya regler. Utan det är främst tillverkarna som med stor sannolikhet kommer tvingas att göra om tekniken på sina laddhybrider för att de ska klara de nya värdena för att bli typgodkända efter den första januari 2025.

– En kvalificerad gissning är att samma modell kommer ha högre värden, säger Öhlund.

Reglerna för laddhybrider kommer att skärpas ytterligare till 2027, vilket tros bli den slutliga dödsstöten. Men exakt hur de kommer att utformas är ännu inte officiellt. Men International Council on Clean Transportation har tidigare hävdade att reglerna kommer ge mångdubbelt högre beräknade CO2-utsläpp för laddhybrider.

LÄS MER:

- [Ny EU-regel blir dödsstöten för laddhybrider](#)
-
- [Audi satsar på laddhybrider – tre nya modeller är på gång](#)
-
- [Så ska laddhybrider tvingas köra på el i städer – ny...](#)
-
- [Kravet till regeringen: ”Stoppa miljardbonusen och...](#)
-
- [Ras för nya laddhybrider i Sverige – elbilsökningen...](#)
-
- [Nya regler för studentflak i år – här är det som gäller](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

11. Lättnad för Northvolt

Av Carl Undéhn 7 nov 2024

Tyskt miljardstöd på väg.



Batteritillverkaren Northvolt är i stort behov av mer kapital. Tidigare investerare uppges ha visat intresse av att skjuta till mer pengar, men något bekräftat besked har ännu inte getts. Men nu kan hjälp vara på gång från den tyska delstaten Schleswig-Holstein. Enligt tyska medieuppgifter har delstatens regering godkänt utbetalningen av de sedan tidigare utlovade finansiella stödet för batterifabriken Northvolt Drei som byggs i norra Tyskland. Pengarna ska vara på väg att betalas ut under de närmsta veckorna.

Och det är nog ett välkommet besked. Enligt tidigare beslut stödjer delstaten Schleswig-Holstein fabriksbygget med 137 miljoner euro, eller 1,6 miljarder kronor. Om det handlar om hela den summan eller inte som nu är på väg att föras över till Northvolt är oklart. Men enligt medieuppgifterna handlar det om över 100 miljoner euro, alltså minst en miljard kronor.

– De statliga medlen planeras att betalas ut 2024 efter en positiv granskning av alla krav som anges i bidragsmeddelandet och de tillhörande bestämmelserna samt övriga villkor, kommenterar Dirk Schrödter från delstatens statskansli saken.

Batterifabriken Northvolt Drei byggs ny i tyska Heide och får miljardstöd av tyska staten.

För projektet med Northvolt Drei ger Tyskland stöd på totalt strax över 8 miljarder kronor, samt lånegarantier på ytterligare 2,3 miljarder kronor. Efter en "strategisk översyn" av verksamheten under sommaren har Northvolt dragit i bromsen och ställt in eller pausat flera av sina aktiviteter. Bland annat sker inte som planerat tillverkningen av katoder för batterier vid fabriken i Skellefteå utan köps nu in från Kina. 1.600 personer har sagts upp från företagets anläggningar i Skellefteå och Västerås, samt vid kontoret i Stockholm.

Krisen har väckt frågor kring de båda batterifabrikerna som byggs i Tyskland och Kanada. Enligt Northvolt fortsätter arbetet med dem, men båda kan komma att försenas. Nyligen stod det klart att Volvo planerar att köpa ut Northvolt från det gemensamma bolaget Novo Energy som bygger en batterifabrik i Göteborg.

12. Får jag köra släpet om jag tar bort regskylten?

Publicerad 6 nov 2024 kl 14.22 Uppdaterad kl 15.31

LGF-skylt och max 30 km/h i stället för registreringsskylt, är det ett tillåtet drag? Vår trafikexpert ger svar på frågan.



*Bort med regskylt och dit med en LGF-skylt, är det då tillåtet att köra vidare i 30 km/h?
Det är vad frågan handlar om.*

Hej! Jag fick problem med min båt i somras och försökte reda ut hur mycket jag får dra med vanligt B-kort och vad sambon får dra med B96 då hon tog körkort för länge sedan.

Jag har frågat Transportstyrelsen och fick svar på vad som gällde för de 80-släp jag kunde låna. Men då det inte funkade fick jag tips om att ta bort registreringsskylten och sätta på en varningstriangel i stället. Är det då okej att köra med den i 30 km/h? Eller måste man registrera om trailern till en upptagningsvagn då?

*Vad säger polisen om man gjort fel? Vad blir straffet om man kör med för hög totalvikt?
/Håkan*

Svar

Hej Håkan! Svaret är nej. Du får inte ta bort registreringsskylten och sätta på en LGF-triangel bak på släpet. Ett båtsläp med LGF-skylt är ett efterfordon. Det ska vara ofjädrat och från början när de här reglerna kom så var det en förvaringsplats för båten över vintern med hjul på. Det är egentligen ett undantag, för ett släp är enligt lagstiftningen:

MOTORNYTT

”Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon.” Att ta bort registreringskylten förändrar inget.

Polisen kan förbjuda fortsatt färd eller tillåta fortsatt färd med reducerad hastighet. Och så blir det böter. Maxstraffet för att ha överskridit totalvikten är 4 000 kronor.

För fordon med släpvagn trots att maximal tillåtna släpvagnsvikt överskridits med:

- A. 1-20 % – 2 000 kr i böter.
- B. 21-30 % – 2 500 kr i böter.
- C. 31-40 % – 3 000 kr i böter.
- D. 41 % eller mer – 4 000 kr i böter.

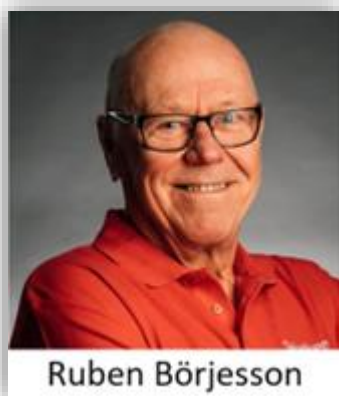
Om du däremot lånar ett oregistrerat och ofjädrat båtsläp med LGF skylt så får ni båda köra.

Det är andra regler om vikter när du drar ett efterfordon. Om efterfordonet saknar bromsar, får bruttovikten inte överstiga dragfordonets bruttovikt säger reglerna. Bruttovikt på ett efterfordon är vad fordonet väger inklusive last. Ju mer kultryck ju tyngre blir dragbilen och efterfordonets vikt minskar.

Och till sist hastigheten – efterfordonet får dras i högst 30 kilometer i timmen.



Måste jag betala parkeringsavgift även för mitt släp?



Ruben Börjesson

13. Nu säljs nytillverkade Saab-motorer igen

Av Maths Nilsson 30 september 2024 kl 05:33

Nu går det att köpa en fabriksny Saabmotor igen. Kinesiska BAIC har nytillverkat både 2,0- och 2,3-litersmotorer som säljs ut på Alibaba. Men många misstror kvaliteten.



Den kinesiska varianten på Saab: <https://youtu.be/LO47DJZVg94>

När BAIC (Beijing Automotive Group) köpte upp rättigheterna till Saabs 2,0 och 2,3-liters turbomotorer gjorde kineserna en omedveten kulturhistorisk gärning. På det viset räddade man gnistan av den klassiska svenska ingenjörskonsten.

Saabs motorer sitter i det som tidigare hette Senova men numera kallas Beijing. Deras D70 Aero bygger mycket på Saabs teknologi. Genom att BAIC använder Saabs teknologi i sina förbränningsmotorer så finns det reservdelar för Saabägare från hela världen. Man kan beställa allt från hela motorer till enskilda komponenter, [uppper Saab Planet](#). Priset för en hel motor kan ligga på omkring 25 000 kronor.

Men en del gamla inbitna Saabfantaster är skeptiska. Man kallar det kinesiska stålet för "Kinesium 2" och menar på att det är från återvunnet stål och därför av sämre kvalitet. Istället drömmer man sig tillbaka till den gamla goda tiden, när Saabs bilar och motorer gjordes på hederligt norrländskt stål.

Om du ska köpa reservdelar från Kina till Saab, finns det några viktiga saker att tänka på. För det första behöver du undersöka så att leverantören är seriös och kommer att skicka delarna. I det andra skedet behöver man ta reda på vilka tullar och andra eventuella avgifter som kan tillkomma. Dessutom måste du ha koll på att bytet är lagligt.



14. Diatto Ottovu



Diatto Ottovu beställdes till Zagato av två privata samlare och firar 100-årsjubileet av varumärket Diatto.

ÖVERSIKT ÖVER FORDONET

Diatto Ottovu: I samband med 100-årsjubileet av **varumärket Diatto** vände sig två ivriga samlare till **Zagato** med ambitionen att återuppliva tidigare samarbeten. Redan 1921 designade Ugo Zagato en lätt och aerodynamisk kaross för Diatto 25 4DS-chassit. Efter att ha ansökt om och, naturligtvis, fått tillstånd från den nuvarande ägaren av varumärket Diatto, och efter att ha fått de två mekaniserade chassierna, producerade Zagato Atelier två skräddarsydda kläder för de lyckliga kunderna i den typiska italienska högklassiga skräddar-traditionen. År 2007 förnyar den milanesiska ateljén med sin typiskt rationalistiska installation till ett projekt med en sportig ton konstnärskapet hos ett av de mest historiska märkena i den italienska bilindustrin: Diatto. Diatto skapades 1835 med ett patent på fulländade fälgar och tillverkade sin första bil 1905 och korsade ofta vägar med Zagato i deras nära samarbete med Ettore Bugatti, bröderna Maserati och Tazio Nuvolari. Karossen på de två Diatto Ottovu-bilarna är helt tillverkad av aluminium, en av Zagatos styrkor, uppskattad och erkänd vida omkring av de mest krävande samlarna. Locken är gjutna i ett enda stycke för att understryka den frihet som ett icke-industriellt förhållningsätt till produkten fortfarande tillåter.



De mjuka men tydliga linjerna kännetecknar de generösa och samtidigt kompakta dimensionerna, typiska för de mest beundrade rena italienska sportbilarna, vilket gör dem till en kult för fans över hela världen. Dessa två första grand touring-bilar, som påminner om den legendariska Zagato Ottovù, kommer att vara en "Instant Classic" i form och innehåll. Den trilobala fram- och baksidan av fordonen påminner om designen på Diatto-tävlingsbilarna som har tävlat till seger mer än 300 gånger på banor över hela Europa. Särskild omsorg har ägnats åt interiören och den exklusiva designen och funktionaliteten i fordonets bakre del, för att ge ökad passagerarkomfort. Bagageutrymmet, som ligger precis bakom sätena och som också syns genom bakrutan, påminner om de numera traditionella lösningarna i den milanesiska ateljén.



15. Grattis Rolls-Royce Silver Spirit!

Publicerad 13 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag har Krister och Kristian namnsdag. Men vi väljer att fira Silver Spirit ur Klassikers almanacka.



Silver Spirit US-spec 1980–89

Det snyggaste anti-stöldfiness som ett bilmärke någonsin har upfunnit introducerades av Rolls-Royce på den nya modellen Silver Spirit 1980. Om någon förtappad trashank försökte stjäla eller göra åverkan på kylarprydnaden, Spirit of Ecstasy, försvann den på ett ögonblick ner i kylarramen.

Silver Spirit var en helt ny modellserie som efterträdde Silver Shadow II och Silver Wraith II. På denna nya grundkaross kom senare Flying Spur, Silver Spur, Silver Dawn, Park Ward och Touring Limousine att byggas. Även Bentley Mulsanne och Eight delade samma konstruktion.

Som så ofta med Rolls-Royce rörde det sig inte om en rakt igenom ny modell. Motorn var i grunden densamma som tidigare, en 6,7 liters V8. Även karossens stomme var arvegods från föregående modeller.

Chassit var extremt komfortinriktat, vad annars, med Girling automatiska hydraulsystem parat med gasstötdämpare. Systemet förfinades 1989 när tillägget II lades till Silver Spirit och Silver Spur. Modellen fick också bränsleinsprutning och ABS.



Silver Spirit II 1989–93

Mark III presenterades 1993. Motoreffekten höjdes med gud vet hur mycket. Från "tillräckligt" till "mer tillräckligt"? Nytt detta år var dubbla airbags. Följande modellår fanns Rolls-Royce att få med turbo - Flying Spur. "Ännu mer tillräckligt".

Mark IV var den sista utvecklingsfasen och den introducerades 1995. Då hade den nya modellen Silver Dawn redan funnits i ett år på den amerikanska marknaden.



Silver Spirit III 1993–94



Silver Spirit IV 1994–95



16. Gordon Keeble 1965

Snabb, brittisk, udda och sällsynt.



"Aldrig har en bil antagit utmaningen på motorvägen som din Gordon Keeble kommer att göra".

Detta, det inledande uttalandet i Gordon Keeble Operating, Maintenance and Service Handbook, gör mycket för att sammanfatta Gordon Keeble och deras ägare; utöver det vanliga.

Gordon-Keeble byggdes mellan 1964 och 1966 och var en av en handfull brittiska chassin från 1960-talet, amerikanska hästkrafter och GT-bilar i italiensk stil. Den före detta Peerless-designern John Gordon arbetade tillsammans med garageägaren Jim Keeble för att ta fram ett spaceframe-chassi med individuell framhjulsupphängning, De Dion bakaxel och skivbromsar på fyra hjul.





Glasfiberkarossen stylades av Giorgetto Giugiaro, som vid den tiden var anställd hos Bertone, och tillverkades i England av Williams & Pritchard. En 327ci Chevrolet V8-motor gav lätt körning och en topphastighet i området 140 mph. Med en 0-60mph-tid på sex sekunder var Gordon Keeble en av de snabbaste gatbilarna på den tiden.





Listan över de första ägarna var som att skumma igenom ett exemplar av Debretts, och handboken var lika excentrisk som bilen själv, men företaget kunde aldrig balansera produktionskostnaden med försäljningspriset, och produktionen minskade till endast 99 bilar under perioden.

Chassi 93 är ett av de sista som byggdes, och ägdes först av jämnåriga Simon Makay, Baron Tanlow. Den nuvarande ägaren såg den första gången 1970 på JDC Silverstone när han var där i sin fars Gordon Keeble. Även vid den tidpunkten var 93 märkbart bättre än många av de andra Keebles där, med en mycket låg körsträcka faktiskt. Idag har den bara 39 000 mil på vägmätaren. Det har funnits många anmärkningsvärda ägare, inklusive Willie Green, Patrick Collection och Victor Gauntlett, innan det restaurerades på 1990-talet av Ernie Knott, Keeble-gurun och grundaren av Owners Club. Restaureringen var på concours-nivå, och den anses allmänt vara ett av de mest originella, orörda exemplen. Den utgör en del av en viktig samling och användes inte särskilt mycket förrän den togs i bruk igen 2017 till en kostnad av cirka 17 000 pund.

Historikfilen är omfattande och innehåller många tidningsartiklar som inkluderar Automobile Quarterly. Färdig i en djup metallisk Burgundy med sin ursprungliga gräddvita interiör, kör den exceptionellt bra. De är snabba, brittiska, udda och sällsynta. Vad mer kan man önska sig?



