



Intermeccanica Italia Spyder

1. Tesla Model Y Juniper provkörd
2. Kia visar EV1
3. Lynk & Co lanserar ny laddhybrid med 20 mils elräckvidd
4. Volvos nya flaggskepp ES90 är här
5. Ny elbil som drivs av solen körs utan att laddas
6. Så dyra är nya sommardäck till elbil
7. Ras för etanolbilar efter skattehöjning
8. Volvo Cars kritiserar EU:s lättnader
9. Statliga massuppsägningar i USA får demonstranter att angripa Tesla
10. Tesla i brand
11. Intermeccanica Italia Spyder
12. Opel 18C Cabriolet



1. Tesla Model Y Juniper provkörd: "Oj, vad tyst den är"

Av Christoffer Gullin 2025-03-04

Tesla Model Y har uppdaterats för modellår 2025, inofficiellt kallat Juniper. Vi fick för en tid sedan se den nya versionen men nu har även bilarna börjat rulla och jag har fått möjlighet att köra en Dual Motor. Det är stora förändringar på komfort men bilen erbjuder i princip ingen ny teknik och frågan är om det är tillräckligt för att ha kvar sin status som världens mest sålda bil.



Sedan **första titt**en för drygt en månad sedan så har Tesla släppt fler versioner av nya Model Y. Den finns nu i Standard Range, Long Range och Long Range AWD, alltså de modeller som fanns tidigare också. Vi saknar dock Performance fortfarande men den är på gång så snart **lagren har tömts**. Den jag kör idag är en Long Range AWD, eller Dual Motor, som den heter på Tesla-språk. Den kostar 649 990 kr och är därmed ca 25 000 kr dyrare än tidigare Dual Motor.

Förutom den extra motorn så får man även ett bättre ljudsystem i bilen och en inredning som Tesla kallar för "Premium", vad det nu betyder. Ett par lister som är klädda i veganläder (plast) istället för hårdplast verkar det som när man läser lite mer noggrant. Nåväl, varför inte?



Design och förändringar

Den nya fronten är svår att missa och gör att man känner igen Juniper direkt. Den robotliknande formen kommer tydligt från Cybertruck och Cybercab, det verkar vara spåret Tesla går mot nu. En ljuslister går längs med hela nosen och halv- och helljus har fått flytta ner en trappa för att få plats. Ljuslisten är därmed endast varselljus. Det ska dock sägas att jag upplever helljuset som bättre än tidigare och matrix-funktionen är duglig om än inte perfekt.

Under huven finns en frunk på 117 liter. Det är ingen skillnad mot den tidigare Model Y i storlek.

I bak är det tydligt fortfarande en Model Y även fast man gjort om i princip allt. En ljuslist går längs hela bilens baklucka men den lyser nedåt på marken som också lyser upp runt bakom bilen. Det blir en snygg effekt som gör att bilen sticker ut i mörkret. Registreringskylten har flyttat ner och lämnat ett stort tomrum på bagageluckan och längst ner sitter dragkroken som är lika manuell som tidigare. Skillnaden nu är dock att luckan är svårare att öppna... Bra där!





På insidan så är träet borta och istället har det bytts ut mot mycket tyg och veganläder. Inredningen känns inte lika kall och avskalad längre och dessutom finns en ljuslist som går längs med hela instrumentbrädan och ut på dörrarna där du kan välja en häftig färg. Stolarna är nya och man sitter bättre i dem än tidigare. De erbjuder dessutom ventilation vilket kan uppskattas mer på sommaren än en kylig februaridag.

I baksätet har en 8-tumsskärm installerats och det går dessutom att koppla två headset via Bluetooth till den. Ryggstödet är elektriskt justerbart och kan fällas antingen från baksätet eller direkt från bagaget både upp och ner.

Teknik och upplevelse bakom ratten

Precis som i Model 3 Highland har Tesla infört funktionen där bilen själv väljer om den ska åka framåt eller bakåt baserat på omgivningen. Systemet fungerar förvånansvärt bra och under mina 24 timmar så valde den inte fel någon gång. Den Model 3 jag testade 2024 hade heller inga problem med att välja rätt varje gång och den hade jag en längre period.

Autopiloten är inga förändringar mot nuvarande Model Y. Gillar man hur den fungerar idag så gillar man den fortsatt i Juniper. Likaså kommer man störa sig på den om man stör sig på nuvarande. Filbytarassistenten som ingår i ett paket för 40 000 kr slutar i princip fungera när det blir mörkt och systemet slänger ifrån sig felmeddelanden konstant om hur den inte ser i en kamera. Det finns dock en riktig döda vinkel-varnare i A-stolpen nu och det uppskattas.

Komfort och köregenskaper

Tesla har fokuserat på att förbättra ljudisoleringen, och det märks. Bullernivån i kupén är betydligt lägre jämfört med tidigare Model Y vilket gör bilen mer behaglig att åka. Även fjädringen och dämpningen har förbättrats men det är fortfarande en hårt satt bil även om den kanske inte ska anses som stötig numera. Är komfort viktigt är det bättre att satsa på en Skoda Enyaq med DCC-fjädring för samma pris.

På kurviga vägar märks att Model Y fortfarande har en låg tyngdpunkt och en direkt styrning. Model Y når inte samma gokart-känsla som Model 3 eftersom man sitter märkbart högre upp. Den känns dock balanserad och följsam och för lite vardagskörning duger den utmärkt. En mer exalterad körning i SUV-segmentet är Porsche Macan men det säger en del när man jämför så också. Prestandamässigt gör Dual Motor 0-100 på 4,3 sekunder. De känns rapp och responsiv i pedalen vilket kan bli en chock för nya ägare. Chill mode finns och det kanske inte är så dumt alla gånger.



Räckvidd och förbrukning

Tesla har alltid varit marknadsledande när det gäller förbrukning, deras drivlina har ingen annan tillverkare lyckats matcha än. Så är det även i nya Model Y Juniper där jag gjorde mina vanliga räckviddstest i landsvägsfart (80 och 100 km/h) och sen motorvägsfart (120 km/h). Resultatet blev 154 Wh/km på landsväg vilket betyder en räckvidd på 488 km med 100% batteri. I motorvägsfart blev det 218 Wh/km vilket istället blir 388 km på en full laddning. Endast en bil slog nya Model Y och det var Tesla Model 3 Highland. Ingen blir förvånad.

Sammanfattning: Små uppgraderingar som gör skillnad

Nya Tesla Model Y Juniper är ingen revolution, men den förfinar ett redan vinnande koncept. Förbättrad ljudisolering, nya materialval och små justeringar i chassi och komfort gör den till en klart bättre bil än sin föregångare. Däremot kvarstår många av Teslas egenheter, som den diskutabla blinkersfunktionen och begränsningarna i autopilot.

För dig som redan har en Model Y är frågan om uppgradering svår att besvara – det är en bättre bil, men inte en ny bil. För dig som tittar på en eldriven SUV i prisklassen är Standard Range bakhjulsdrift fortfarande en av de mest prisvärda alternativen på marknaden. När man kommer upp i Dual Motor-pengar så finns flera andra alternativ som gör vissa saker bättre och det blir inte lika självklart då.

Vad tycker du om uppdateringarna? Är Model Y Juniper tillräcklig eller hade du hoppats på mer?



Christoffer Gullin

2. Efter konceptet för Kia EV2 – då visas ännu mindre EV1

Carl Undéhn 3 mar 2025

I förra veckan bjöd Kia på eventet Kia EV Day, där vi var på plats och kollade in både nya EV4 och märkets första eldrivna transportbil PV5. Där visades också ett koncept på kommande EV2 upp, en mindre kompaktsuv som ska lanseras nästa år. Men Kia arbetar på mindre modeller än så, meddelar märkets Ho Sung Song. Till brittiska [Autocar](#) säger han att Kia behöver en mindre och billigare bil för att nå fler kunder.– Vi undersöker internt vad som kommer bli vår eldrivna instegsmodell, utöver EV2, säger Ho Sung Song till tidningen och antyder att något kan komma att visas vid Kia EV Day nästa år.



Kia EV2 ska lanseras nästa år. Efter det väntas den ännu mindre EV1 komma.

Priset på den mindre EV1 väntas landa på omkring 25.000 euro, alltså omkring 280.000 kronor. Det är mer än de 20.000 euro som Renault talat om för sin eldrivna nytolkning av Twingo och som även Volkswagen har som mål för sin eldrivna småbil ID.1. Storleksmässigt borde det ändå vara just de båda modellerna som en Kia EV1 skulle konkurrera med.

Och kanske har koncernkollegan Hyundai med sin småbil Inster redan visat vad Kia planerar med en EV1. Hyundai Inster, som vi kollade in förra året, mäter 3,8 meter på längden och är endast 1,6 meter bred. Något svenskt pris har ännu inte presenterats, men nere på kontinenten säljs Hyundai Inster från 23.900 euro, alltså 265.000 kronor.



Carl Undéhn

3. Lynk & Co lanserar ny laddhybrid – först i Europa med 20 mils elräckvidd

Publicerad 27 feb 2025 kl 14.47 av reporter Felix Björklund

Lynk & Co 08 ska erövra kunder med rekordlång räckvidd på el och utlovar, tillsammans med bensin, långresor på över 100 mil.



I Kina har "super-hybrider" blivit ett nytt segment. Helt enkelt laddhybrider men som till skillnad från i Europa inte bara har några futtiga mil på el. Det har varit en hets kring räckvidd och hybriderna har fått allt större och större batterier.

Nu har det första exemplet på det kommit till Europa, i form av Geely-ägda Lynk & Co 08 som tack vare ett batteri om 39,6 kWh ska kunna leverera elresor på runt 20 mil. Modellen, som lanserades i Kina redan 2023, bygger på en vidareutvecklad version av den CMA-plattform Volvo Cars en gång i tiden var med och tog fram.

Av det material som Lynk & Co Europa har skickat ut framgår inte mycket. Men om man får tro att bilen speglar det som finns i Kina är det inte bara en laddhybrid med lång räckvidd. Utöver det rejäla batteriet har modellen en kraftfull drivlina där en 1,5-liters bensinmotor får hjälp av två elmaskiner.

Lynk & Co 08 med 20 mils räckvidd

Sammanlagt ska det här ge 436 kW eller motsvarande 593 hästkrafter. Tillräckligt för att accelerera upp till 100 km/h från stillastående på 4,6 sekunder.

En laddhybrid ska ju hantera problemet bilkonsumenterna har med elbilar och laddning. Och här stoltserar då Lynk & Co 08 med 20 mils räckvidd och sedan ytterligare 90 med bensin. Och är det så att man under resans gång passar på och stannar för att äta kan batteriet snabbbladdas från 10 till 80 procent på 33 minuter.

Den nya modellen tar plats bredvid tillverkarens mindre 01 (laddhybrid) och kompaktbilen 02 (elbil). Marknadslanseringen är satt till juni i år. Instegsversionen ska starta på 549 995 kronor.



Fakta

Lynk & Co 08

Pris: från 549 995 kr

Drivlina: Bensinmotor+ 2 elmotorer, fyrhjulsdreven

Systemeffekt: 436 kW /593 hästkrafter

Acceleration 0-100 km/h: 4,6 sekunder

Batterikapacitet: 36,9 kWh

Räckvidd: 200 km

Snabbladdning 10-80 procent: 33 minuter

Längd: 4 820 mm

Bredd: 1 915 mm

Höjd: 1 685 mm



Felix Björklund

4. Bildspecial: Volvos nya flaggskepp ES90 är här

Av Maths Nilsson 5 mars 2025, 11:03

Nu visar Volvo upp sitt nya elektriska flaggskepp. Nya elbilen ES90 får en räckvidd på 70 mil och laddar snabbare än de flesta Porsche-modeller. Den största överraskningen är att det blev en halvkombi. Priset startar på 929 000 kronor och bilen tillverkas i Kina. – Det är en gamechanger för Volvo Cars, säger vd Jim Rowan.



FILM: <https://youtu.be/R-sTdMhI3H4>

Volvo Cars fortsätter sin offensiv på nya elbilar. Idag premiärvisades nya sedanen ES90 vid ett event i Stockholm och inför 5000 tittare på Youtube. Bilen blir en eldriven arvtagare till S90-modellen som slutat säljas. Den blir den moderna fanbäraren för Volvos lyxsedaner, en epok som inleddes när Volvo 164 presenterades 1968.

Nya ES90 blir en relativt hög sedan för att batteriet ska få plats i bottenplattan. Volvos nya elbil påminner faktiskt lite om Polestar 2, och får med svarta trösklar drag av en SUV. Bakpartiet är helt nytt och har bromsljus som ramar in bakrutan. Bilen blir en halvkombi. Bagageutrymmet ger upp till 424 liter lastutrymme. Med fällt baksäte kan lastutrymmet utökas till 733 liter. Precis som SUV:en Volvo EX90 har den en lidarsensor på taket som på sikt ska göra bilen självkörande.

– Den tystaste bilen vi gjort, säger Jim Rowan.

Det låga luftmotståndet på cd 0,25 gör att den får en WLTP-räckvidd på hela 70 mil i den fyrhjulsdrivna varianten med ett batteri på 106 kWh. Bilen slår Porsche när det kommer till laddningshastighet. Den kan ladda med en effekt på 350 kW tack vare 800-voltsteknik och ny smart adaptiv laddning. Det är till exempel snabbare än nya Porsche Macan. Bilen tillverkas i Chengdu i Kina och går att beställa redan nu och kostar från 929 000 kronor.



Fakta Volvo ES90	Single Motor	Twin Motor	Twin Motor Performance
Pris	929 000 kr	+59 000 kr	+123 000 kr
Bränsletyp	Eldriven	Eldriven	Eldriven
Drivlina	RWD	AWD	AWD
Växellådstyp	Automat	Automat	Automat
Utsläpp CO₂ (blandad körning)	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Räckvidd ren eldrift (blandad körning)	650 km	700 km	700 km
Total elförbrukning (WLTP)	16.1 kWh/100 km	17.1 kWh/100 km	17.1 kWh/100 km
Max motoreffekt (hk)	333 hk	449 hk	680 hk
Max motoreffekt	245 kW	330 kW	500 kW
0–100 km/h	6.9 s	5.5 s	4.0 s
Topp hastighet	180 km/h	180 km/h	180 km/h





LÄS MER:



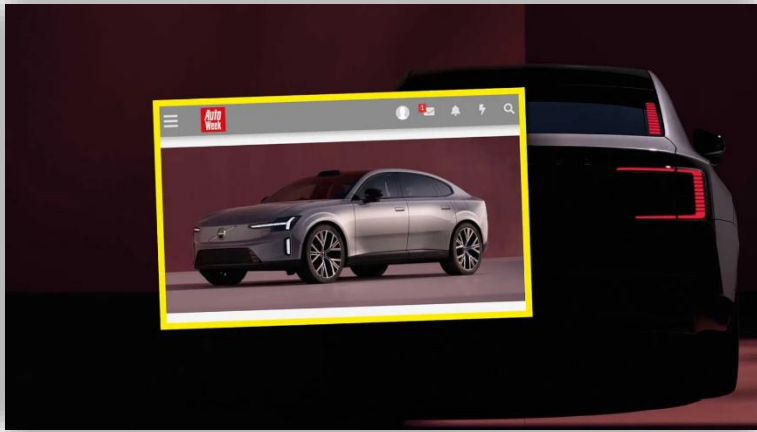
Volvo avslöjar: 70 mils räckvidd i nya elbilen



Volvo laddar upp – för ny elektrisk offensiv



Så blir Volvos nya elbil – visas i mars



Volvos nya elbil läckte ut – slår Porsche



Läckte ut – nu kan du se Volvo visa hela elbilen



Volvo låter sedaner leva – smygvisar ny elbil



Maths Nilsson

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

5. Ny elbil körs utan att laddas – drivs av solen

Av Kevin Neemé

4 mars 2025, 16:51

Elbilen Aptera ska kunna drivas helt av solen. Nu har man genomfört nya tester. De visar bland annat att den är flera gånger effektivare än dagens.



FILM: <https://youtu.be/xpYVG0XPMeo>

Aptera är en amerikansk elbil med tre hjul som drivs av både batteri och solceller. Den har plats för två personer och ska enligt tillverkaren kunna köra upp till 1 600 kilometer på en laddning. Aptera är utrustad med integrerade solpaneler som, under optimala förhållanden ska den kunna generera tillräckligt med energi för att köra upp till 64 kilometer per dag. Med andra ord behöver du aldrig ladda den om du skulle ha tillräckligt med sol – och köra kortare sträckor dagligen.

Nu har den futuristiska elbilen testats i verkliga förhållanden och resultaten imponerar. Den solcellsdrivna **bilen**, designad för att klara sig utan extern laddning, har genomgått omfattande tester både på allmänna vägar och i Mojaveöknen. Det mest anmärkningsvärda är att Aptera kunde rulla i hela tre minuter och fem sekunder på enbart sin egen rörelseenergi från 96 km/h till stillastående – trots att testbanan innehöll uppförsbackar. Det är ett exempel på hur extremt aerodynamisk bilen är, med en form inspirerad av en vattendroppe och minimalt rullmotstånd i hjulen.



FILM: <https://youtu.be/eTB-QZOg0QE>

Bränsleförbrukningen, eller snarare energiförbrukningen, är också sensationell. Aptera drar bara 6,2 kWh per 100 km – upp till fyra gånger effektivare än vanliga elbilar. Det innebär att solcellerna, som kan generera tillräckligt med energi för över 60 kilometer varje dag, i många fall gör extern laddning överflödigt. I praktiken skulle en genomsnittlig förare bara behöva ladda bilen från elnätet några få gånger per år.

Med dessa tester tar Aptera ytterligare ett steg mot serieproduktion, och planen är att leveranserna ska börja i slutet av 2025. Om bilen lever upp till sina löften kan den revolutionera hur vi ser på elbilar – och kanske göra laddkablar överflödiga för många förare. Aptera planerar att erbjuda sin elbil i olika versioner med priser mellan 28 000 och 55 000 dollar, beroende på batteristorlek och räckvidd. Den första modellen, "Launch Edition", kommer att ha en räckvidd på cirka 640 kilometer och ett pris på 40 000 dollar, motsvarande cirka 425 000 kronor.

LÄS MER:

- [Byggde egen elbil – hoppas på oändlig räckvidd](#)
- [Ny lack laddar elbil – 1200 mil extra räckvidd](#)
- [Ny innovation – laddar parkerade elbilar överallt](#)
- [Första testet: Solbilen Lightyear 0 hyllas som "fantastisk"](#)
- [Här finns flest elbilmotståndare i Sverige – lista](#)
- [Byggde om Tesla till laddhybrid – kör 296 mil utan laddstopp](#)



Kevin Neemé

6. Chocken: Så dyra är nya sommardäck till elbil

Av Andreas Jemn 4 mars 2025, 06:44

Däckpriserna rusar i höjden inför sommardäcksbytet. En ny uppsättning däck till en vanlig elbil kan kosta 30 000 kronor med montering.



Nu har vi klivit in i mars. Våren har redan börjat knoppa längst ner i söder. Det betyder att vi snart måste byta däck. Men då är det också många som får ett obehagligt samtal från däckhotellet. Sommardäcken är dyrare än någonsin i år och många får en chock.

En uppsättning vinterdäck till en elbil kostar stora pengar. Om du till exempel har en sportigare modell av BMW eller Tesla kan det kosta 20 000-30 000 kronor att köpa en ny omgång sommardäck om du vill ha premiumdäck. Till Sveriges mest sålda bilmodell Tesla Model Y Long Range kostar nya sommardäck ofta mellan 13 000 och 18 000 kronor. Många andra vanliga elbilar ligger i samma prisklass.

Sommardäck har blivit rekorddyrt. För tunga elbilar med premiumdäck och hög effekt kan notan landa på uppemot 30 000 kronor för fyra nya däck.

Sedan tillkommer monteringen, däcken är nu en dyrare kostnad än laddningen för många elbilsägare.

– Det är så på elbilar, det är den utvecklingen som har skett de senaste åren, tyngderna på bilarna som kräver mycket större däck, säger Lasse Dahlqvist, expert på Däckspecialisternas Riksförbund.

Det är däckhotellens uppgift att hålla uppsikt över mönsterdjupet och informera sina kunder när det är dags att köpa nya. Många blir förvånade när det är dags att byta sommardäck första gången.



Sommardäck har blivit rekorddyrt. För tunga elbilar med premiumdäck och hög effekt kan notan landa på uppemot 30 000 kronor för fyra nya däck.

– Jag ringer till alla våra kunder som behöver byta. Då får de två kostnadsförslag, men om de inte vill köpa nya däck kan jag inte göra något, säger Oskar Bech på Däckpartner i Kristianstad.

Många kunder är inte beredda på att däcken har blivit så dyra. Därför kommer det här samtalet ofta som en chock. Med elbilarna tillkommer många kostnader som många inte är beredda på.

– Det är upp till kunden, den är inte bunden till att köpa däcken. Men det kanske känns så, för det ligger i konceptet, på gott och ont. För konsumenten är det väldigt bekvämt att anlita däckhotellet och ordna den service, som vi unnar oss, säger Lasse Dahlqvist.

Om du söker på nätet kan det finnas däck som kostar flera tusenlappar mindre för en uppsättning. Men däckverkstäderna och hotellen rekommenderar ändå att man vänder sig till experterna för att det ska bli rätt däck till rätt bil. Allra helst om man inte är så kunnig.

– Visst kan man köpa däcken från nätet, men då är det inte säkert att det är rätt belastning och hastighetsindex. Dessutom får man dem på brevlådan, om man köper däcken av oss så sätter vi på dem, säger Oskar Bech.

Däckhotellen behöver tjäna pengar. Men samtidigt är man inte bunden av lagen att anta deras erbjudande. Om du tycker att priset är för högt. Då kan det vara värt att se sig om efter en annan firma.

– Man erbjuder kunderna produkter som man tillhandahåller för att få inkomster till sin verksamhet. Han är inte bunden utan har full rätt att tacka nej, men då har han nästa problem, då får han åka dit och hämta däcken, lägga timmar på att välja någon annan firma, säger Lasse Dahlqvist.

Värst drabbade av de ökade däckpriserna är elbilsägarna. Oskar Bech har förståelse för att många kan reagera över summorna.

– Det är i regel dyrare på elbilar, de behöver större hjul. Jag tycker det var ganska mycket pengar för däck, men det börjar komma upp i de här prisklasserna, säger Oskar Bech.

Förr i världen kunde bilägarna byta själva. Men med elektrifieringen har det blivit allt svårare att byta däck själv.

– På elbilarna blir det lätt fel när man byter däck. Det är väldigt tunga grejer att lyfta och det är så utvecklingen är på väg, säger Lasse Dahlqvist.

LÄS MER:



Så ska Xiaomi trumfa Tesla med elbil för 225 000 kr



Så dyra är reservdelar till Tesla Cybertruck



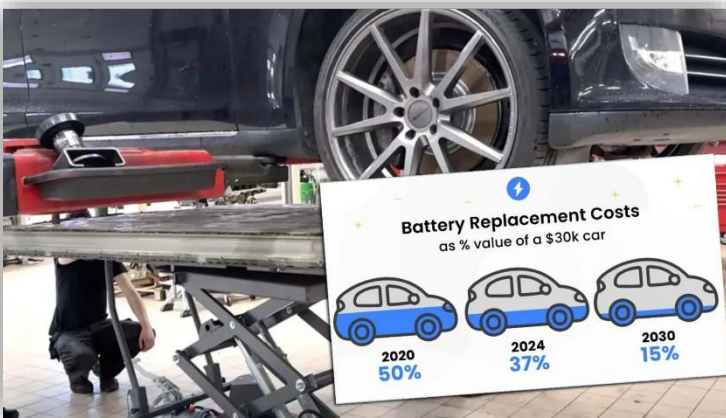
Blocket: Elbilspriser har ökat med 77% på ett år



Galenskap att elbil kostar 50 kr / mil att försäkra



Elchock i södra Sverige: Lika dyrt ladda elbil som att tanka



Batteribyte i elbil snart billigare än motorbyte



Teknikens Värld

7. Ras för etanolbilar efter skattehöjning

Publicerad 4 mar 2025 kl 20.47 av Mattias Rabe

Etanolbilar har i flera år varit skattemässigt fördelaktiga att äga. Så är det inte längre. Försäljningen av bilar som kan köras med det klimatsmarta E85-bränslet är därför plötsligt obefintlig.



Subaru Outback, som kan köra på E85, är numera hårt beskattad.

Sedan den 1 februari i år är inte längre husbilar lika hårt beskattade som tidigare. Den så kallade malus-skatten togs bort för fordonstypen – **även retroaktivt**.

En annan förändring som trädde i kraft nämnda datum är att bilar som kan köras på E85, populärt kallat etanol, drabbas av förhöjd skatt.

Skattehöjning med 1 400 procent

För en månad sedan skrev vi om att det i januari **blev rusning efter etanolbilar**, främst till Subaru-handlarna i Sverige då märket erbjuder E85-anpassade modeller.

1 650 stycken **Subaru Outback** registrerades under årets första månad vilket gjorde att modellen blev Sveriges populäraste. Bilköparna var helt enkelt ute efter den låga fordonskatten på 965 kronor per år.

Från och med februari ligger fordonskatten på 14 686 kronor per år under bilens första tre år. Totalt 44 058 kronor. Över en natt höjdes skatten med över 1 400 procent.

E85

E85 är ett så kallat förnybart bränsle som till 85 procent består av etanol och 15 procent bensin (dock lägre andel etanol under vintern). Bränslet blev under 2008-2009 och ett antal år därefter ett väldigt populärt bränsle som lyftes fram som miljövänligt och klimatsmart.

Hållbart tillverkad E85 sägs minska klimatpåverkan med upp till 80 procent.



Ford Focus är en annan E85-anpassad bilmodell. Den har fram till 1 februari haft en årlig fordonsskatt på 558 kronor. Numera är beloppet uppe i 6 502 kronor. En ökning med över tusen procent.

Etanolbilar numera iskalla

Totalt 1 757 etanolbilar registrerades i Sverige i januari, månaden innan skattehöjningen. I februari registrerades... fem stycken! En minskning med hela 99,7 procent.

Etanolbilarna blev – från en dag till en annan – totalt ointressanta.

Bland de fem bilarna fanns en Subaru Outback, sannolikt med en olycklig ägare som tvingas betala över 44 000 kronor i skatt de kommande tre åren.

I februari förra året registrerades 677 etanolbilar. Även i jämförelse med den siffran är årets februarisiffra minimal eller – om vi uttrycker det på annat vis – 99,3 procent lägre.

Därför beskattas E85-bilar hårdare

E85-bilar är inte tvungna att köras med E85 i tanken. Bensin går lika bra och eftersom E85-bränslet har blivit dyrt är det mer ekonomiskt att köra på bensin.

Trafikverket bedömde att över 85 procent av Sveriges E85-bilar kördes på bensin mellan åren 2018 och 2022. Bilägarna betalade därmed låg skatt trots att miljöbelastningen var lika stor som för en motsvarande och högt beskattad bensinbil.



Mattias Rabe

8. Volvo Cars kritiserar EU:s lättnader

Publicerad 2025-03-04 11:53 Text Erik Söderholm & Anders Nilsson

”Europa har inte råd att misslyckas med elektrifieringen”



Biltillverkarna kan få ytterligare två år på sig att klara EU:s skärpta utsläppskrav. Volvo Cars riktar skarp kritik mot förslaget.

EU planerar att ge biltillverkarna två extra år för att uppfylla de skärpta utsläppskraven. **Det nya förslaget presenterades på måndagen.**

Förra året backade Volvo Cars från sitt mål från 2021 att enbart tillverka elbilar från 2030. I stället ska **90 procent av bilarna vara laddbara**. Men nu riktar bolagets vd Jim Rowan skarp kritik mot förslaget och uppmanar EU-kommissionen att inte genomföra det.

– Europa har inte råd att elektrifieringen misslyckas eller att omställningen försenas. Europa måste investera i framtiden, inte i det förflutna. Vi kan inte fortsätta skjuta upp problemet, säger han i ett uttalande till tyska **Zeit**.

Hos Mercedes är reaktionen en annan. Ola Källenius, vd för Mercedes och ordförande i branschorganisationen Acea, välkomnar beskedet.

– Omställningen till nollutsläpp och en blomstrande bilindustri inom EU måste gå framåt tillsammans – det är inte förhandlingsbart, säger han i ett uttalande.

När det gäller lastbilar och bussar delar Scantias vd Christian Levin Volvo Cars uppfattning. Han vill se bättre laddinfrastruktur för tunga elfordon och påpekar att Scantias elfordon behöver öka sin marknadsandel från två till 35 procent på mindre än fem år, enligt nuvarande regler.

– För att snabba på omställningen till klimatneutralitet måste mycket större vikt läggas på att bygga ut kritisk infrastruktur, säkerställa kostnadsparitet och öka efterfrågan på nollutsläppsfordon, säger han.

Mer från Vi Bilägare:



Missade utsläppsmålet med 0,75 gram – kostade en miljard



Förslaget klart: Euro 7-reglerna blir slappare än tänkt



Här är biltillverkarna som riskerar utsläppsböter



9. Statliga massuppsägningar i USA får demonstranter att angripa Tesla

Posted by Kristofer Rask

mars 3, 2025

Elon Musks politiska engagemang väcker blandade reaktioner i USA



FILM: https://youtu.be/uRAcmS_V2vE

Efter att Trump blev president fick Musk uppdraget att leda DOGE (Department of Government Efficiency) med syftet att "stoppa slöseriet av skattepengar". Det har bland annat lett till massuppsägningar inom staten.

DOGE är alltså något som påverkat väldigt många människor negativt och nu har det skapat ett rejält missnöje i USA. Nu riktas det missnöjet mot Tesla där Musk är VD och delägare. Under parollen Tesla Takedown uppmanar man folk till att "sälja sina Teslor, sälja sina aktier och ansluta till protesterna" för att komma åt Musk.

– Att få aktieägarna att uttrycka ett misstroende mot honom, det skulle vara det ultimata målet, [kommenterar](#) Alex Winter som är en av organisatörerna.

I helgen arrangerades protester vid fler än 50 Tesla-butiker runtom i USA där man visade sitt missnöje mot DOGE, Trump och Musk. På vissa håll var protesterna så omfattande att Tesla fick stänga sina lokaler och tillkalla polis. Det skedde bland annat på Manhattan.

Liknande protester emot DOGEs nedskärningar sågs också utanför statliga byggnader runtom i USA under helgen.

10. Tesla i brand: Miljonskador efter misstänkt sabotage

Uppdaterad 04 mars 2025

Publicerad 04 mars 2025 av Åsa Wallenrud

Under söndagskvällen sattes minst tolv bilar i brand vid en Tesla-återförsäljare i Frankrike, enligt åklagarmyndigheten i Toulouse.



Den här butiken och verkstaden var den som drabbades av branden.

Attacken skadade både bilar som var till salu och kundbilar som var inne på reparation. Även om motivet fortfarande är oklart, verkar det vara den senaste, och möjligen den allvarligaste, händelsen mitt i växande spänningar kring **Tesla**. Protester riktade mot företaget och dess vd, **Elon Musk**, har ökat de senaste månaderna.

“Absolut inte oavsiktlig”

Myndigheterna menar att det rör sig om en anlagd brand, delvis på grund av brandmönstret. Det verkar som om det fanns minst tre separata brandhärdar och att ingen av bränderna skadade själva byggnaden. Av de tolv bilarna som brann förstördes åtta helt, medan fyra fick delvis skador. Åklagarmyndigheten kallade branden för “absolut inte oavsiktlig”.

Enligt **FranceInfo** uppskattas skadorna ligga runt 700 000 euro, vilket motsvarar cirka 7,3 miljoner kronor med nuvarande växelkurs. Videor från platsen visar omfattningen av förstörelsen, inklusive bilar som bränts så svårt att bara deras skelett återstår.

En del av hatet mot Tesla

Det verkar som om brandstiftaren riktade in sig på en liten grupp bilar, inklusive flera Model Y och Model 3. I en annan del av parkeringen syns en Model 3 med skador framtill, men i betydligt bättre skick än vissa andra bilar på platsen.

De senaste månaderna har protester och demonstrationer mot Tesla och dess vd, Elon Musk, ökat. För några veckor sedan projicerade demonstranter ordet "Heil" på Berlin Giga-factory. Andra satte upp anti-Tesla-affischer i London, medan fler demonstranter samlades utanför återförsäljare i USA under den senaste månaden.

En person greps för försök till brandstiftning vid en återförsäljare förra veckan. Samtidigt verkar detta vara den farligaste och mest destruktiva händelsen hittills. Medan vissa vandaler har riktat in sig på laddstationer eller enskilda bilar, har ingen gått till en sådan skala.

Ingen respons från Tesla eller Elon Musk

Trots den växande vågen av anti-Tesla-aktioner har både företaget och Musk i stort sett varit tysta. Förutom Teslas tidigare uttalande där de lovade att åtala vandaler som riktar in sig på laddstationer, har det kommit få reaktioner. Franska myndigheter har ännu inte släppt någon information om möjliga misstänkta.

Konsumenterna verkar dock göra sin ståndpunkt känd med sina plånböcker. Teslas försäljning har fått en betydande smäll på flera europeiska marknader. Under de två första månaderna 2025 sjönk försäljningen med 45 procent i Frankrike och Norge, medan Sverige såg en minskning med 42 procent jämfört med samma period förra året. Danmark drabbades ännu hårdare, med Teslas försäljning som rasade med 48 procent bara i februari.

Det är oklart om den misstänkta anlagda branden i Frankrike har något samband med den minskade försäljningen av Tesla-bilar i Europa. Händelsen understryker dock de växande spänningarna kring Tesla och dess vd, Elon Musk.



Tesla-ägare i slagsmål om laddplats – nu införs kösystem



Tesla under attack – bilar och laddare vandaliseras



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

11. En otrolig amerikansk/italiensk V8: Intermeccanica Italia Spyder

Läsningstid cirka 5 minuter | Skrivet av Ben Branch | 30 augusti 2024

Detta är en Intermeccanica Italia Spyder från 1971, det är en relativt sällsynt sportbil med bara ~240 tillverkade totalt. Den använder en kraftfull och lättskött amerikansk V8-drivlina som är inrymd i en elegant italiensktillverkad kaross och chassi.



Stylingen på Intermeccanica Italia Spyder är onekligen vacker. Den har jämförts med både C3 Corvette och Ferrari Daytona, men den debuterade samma år som Chevrolet och några år före Ferrari.

Precis som [Shelby Cobra](#) och [De Tomaso Pantera](#) utvecklades Intermeccanica Italia som ett amerikanskt-europeiskt fordon med kaross och chassi på ena sidan Atlanten och drivlinan på den andra. Detta visade sig vara ett vinnande recept, och det resulterade i några av de mest minnesvärda sportbilarna från den tiden.

Snabba fakta – Intermeccanica Italia Spyder

Intermeccanica Italia Spyder från 1971 är en sällsynt sportbil med endast cirka 240 tillverkade exemplar. Den kombinerar en kraftfull amerikansk V8-drivlina med en italiensktillverkad kaross och chassi och följer en framgångsrik formel som liknar Shelby Cobra och De Tomaso Pantera.

Intermeccanica grundades 1959 av Frank och Paula, ett kanadensiskt par som flyttade till Turin, Italien. Till en början tillverkade de prestandadelar, men övergick till att bygga bilar, med början med Apollo GT 1963, som fick uppmärksamhet på internationella bilmässor.

Italias utveckling innebar flera namnbyten (Griffith, Omega, Torino) innan man bestämde sig för "Italia". Den har en rörformad stålram designad av John Crosthwaite och en elegant kropp av Robert Cumberland. Bilen stod inför några betydande ekonomiska utmaningar under sin produktionskörning.



För att vara en sportbil med låg volym är interiören och finishen på bilen utmärkt och ser bättre ut än många massproducerade sportbilar från den tiden.

Denna speciella Italia Spyder från 1971, som för närvarande är till salu, har en röd exteriör, brun interiör och en 351 kubiktum V8-motor. Den har 15-tums Dayton-trådfälgar, elfönsterhissar och en 4-växlad manuell växellåda. Bilen erbjuds med extra hjul och oinstallerad luftkonditioneringsutrustning.

Historien om Intermeccanica

Intermeccanica **grundades av** en **vänlig ungerskfödd kanadensisk** kille vid namn Frank och hans fru Paula 1959. De flyttade från Kanada till Turin i Italien och döpte företaget till Construzione Automobili Intermeccanica. Till en början tillverkade de prestandadelar och trimsatser för europeiska bilar från märken som Peugeot, Renault, Simca, DKW, Puch och Fiat.

1960 byggde företaget en Formel Junior-bil med bakmonterad motor, men deras första serietillverkade bil i lågvolum var en liten 500cc Steyr-Daimler-Puch som använde en del av ett Fiat 500-chassi som kallades IMP. 21 tillverkades, och en av dem lyckades vinna en klass på Nürburgring.

Den första fullstora bilen med en **Intermeccanica-kaross** byggdes av ett företag i USA med en Buick aluminium V8 och ett helt Buick-chassi. Den hette **Apollo GT**, monterades i USA och 1963 ställdes den ut på bilsalongen i Turin. 111 Apollo byggdes, och den är idag ihågkommen som den bil som verkligen lanserade Intermeccanica som "inte bara" ett trimdelsföretag.

Saker och ting började ta fart för Intermeccanica i mitten av 60-talet. Deras Apollo 2+2 utsågs till best in show på New York Automobile Show 1965, de byggde också en intressant Ford Mustang kombiprototyp som presenterades för Ford Motor Company – även om den aldrig plockades upp för produktion.



Begynnelsen av Italia

Italia har en relativt **komplex historia**, men den korta versionen går ungefär så här.

Ett nytt projekt påbörjades 1966 på uppdrag av Jack Griffith för att bygga en något större sporttourer med amerikansk motor och löphjul. Han anlätade den tidigare Formel 1- och Indy 500-chassidesignern John Crosthwaite för att utveckla en ny stålörnsram och bildesignern Robert Cumberford för att skapa en elegant ny kaross.

Bara 14 Griffith-märkta Intermeccanicas byggdes innan det blev ekonomiskt ohållbart, lyckligtvis klev Steve Wilder in och fortsatte produktionen med ett nytt namn – Omega. 33 av dessa nya bilar byggdes innan de ekonomiska problem som plågade Griffith dök upp, och Intermeccanica ordnade finansiering genom Credito Italiano för att bygga bilarna i Italien och sälja dem via en amerikansk distributör.

Det råkade vara så att namnbytena inte var över än. Omega döptes om till Torino, efter staden där de byggdes, men Ford hade redan varumärket - så de döptes om till Italia.

1971 års Intermeccanica Italia Spyder visas här

Fordonet du ser här är en original 1971 Intermeccanica Italia Spyder som ursprungligen levererades till sin första ägare i Kalifornien. Den tog sig senare till Oregon, där den köptes av sin nuvarande ägare och nu säljare.

Fordonet är färdigt i röd lack över en solbränd interiör, det har 15-tums Dayton-trådfälgar, ett ANSA quad-exit avgassystem, en svart sufflett, elfönsterhissar, dörrhandtag med tryckknapp och sidospeglar i Shelby-stil.

Som man kan förvänta sig av en Italia har den här bilen en oberoende framhjulsupphängning med skruvfjädrar och teleskopstötdämpare, med en levande axel bak på spiralfjädrar, med släparmar och en Panhard-stång.

Bilen har skivbromsar fram och bak, och kraften tillhandahålls av 351 kubiktum Ford V8 med en Edelbrock Weber modell 1406 600 CFM fyrcylindrig förgasare och en kromad luftrenare med kromade ventilkåpor.



Kraften tillhandahålls av en 351 kubiktum Ford V8 som erbjuder gott om kraft i kombination med god tillförlitlighet och prisvärt underhåll.

Kraften skickas tillbaka till bakhjulen via en 4-växlad manuell växellåda, och bilen visar för närvarande 81 000 mil på vägmätaren. I cockpiten hittar du en tråkantad ratt och Jaeger-instrumentering med en varvräknare på 7 000 rpm och en hastighetsmätare med en topphastighet på 180 mph (290 kph).

Bilen bjuds nu ut till försäljning på Bring a Trailer out of the Carmel Highlands i Kalifornien med en extra uppsättning av fyra 14" Cromodora-fälgar, oinstallerad luftkonditioneringsutrustning och en ren California-titel i ägarens förtroende.

Begynnelsen av Italia

Italia har en relativt **komplex historia**, men den korta versionen går ungefär så här.

Ett nytt projekt påbörjades 1966 på uppdrag av Jack Griffith för att bygga en något större sporttourer med amerikansk motor och löphjul. Han anlätade den tidigare Formel 1- och Indy 500-chassidesignern John Crosthwaite för att utveckla en ny stålörorsram och bildesignern Robert Cumberford för att skapa en elegant ny kaross.

Bara 14 Griffith-märkta Intermeccanicas byggdes innan det blev ekonomiskt ohållbart, lyckligtvis klev Steve Wilder in och fortsatte produktionen med ett nytt namn – Omega. 33 av dessa nya bilar byggdes innan de ekonomiska problem som plågade Griffith dök upp, och Intermeccanica ordnade finansiering genom Credito Italiano för att bygga bilarna i Italien och sälja dem via en amerikansk distributör.

Det råkade vara så att namnbytena inte var över än. Omega döptes om till Torino, efter staden där de byggdes, men Ford hade redan varumärket - så de döptes om till Italia.



1971 års Intermeccanica Italia Spyder visas här

Fordonet du ser här är en original 1971 Intermeccanica Italia Spyder som ursprungligen levererades till sin första ägare i Kalifornien. Den tog sig senare till Oregon, där den köptes av sin nuvarande ägare och nu säljare.

Fordonet är färdigt i röd lack över en solbränd interiör, det har 15-tums Dayton-trådfälgar, ett ANSA quad-exit avgassystem, en svart sufflett, elfönsterhissar, dörrhandtag med tryckknapp och sidospeglar i Shelby-stil.

Som man kan förvänta sig av en Italia har den här bilen en oberoende framhjulsupphängning med skruvfjädrar och teleskopstötdämpare, med en levande axel bak på spiralfjädrar, med släparmar och en Panhard-stång.

Bilen har skivbromsar fram och bak, och kraften tillhandahålls av 351 kubiktum Ford V8 med en Edelbrock Weber modell 1406 600 CFM fyrcylindrig förgasare och en kromad luftrenare med kromade ventilkåpor.

Kraften skickas tillbaka till bakhjulen via en 4-växlad manuell växellåda, och bilen visar för närvarande 81 000 mil på vägmätaren. I cockpiten hittar du en tråkantad ratt och Jaeger-instrumentering med en varvräknare på 7 000 rpm och en hastighetsmätare med en topphastighet på 180 mph.

Bilen bjuds nu ut till försäljning på Bring a Trailer out of the Carmel Highlands i Kalifornien med en extra uppsättning av fyra 14" Cromodora-fälgar, oinstallerad luftkonditioneringsutrustning och en ren California-titel i ägarens förtroende.

Om du vill läsa mer om det eller lägga ett bud [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Branch



12. Opel 18C Cabriolet 1932



I takt med att General Motors växte försökte man utöka sin räckvidd utanför den amerikanska marknaden under tonåren och tjugotalet. År 1928 köpte GM en kontrollerande andel i det tyska företaget Opel AG. År 1931 hade de full äganderätt till företaget, och inom några få år blomstrade Opel som Europas största och mest framgångsrika biltillverkare.

Opel 1,8-litersmotorn var den första nya modellen som introducerades sedan GM:s första investering. Den stiliga lilla bilen såg lite ut som en samtida Chevrolet men hade skalats ner för att passa den europeiska marknaden. Likheterna var ingen tillfällighet, eftersom en stor del av designarbetet för Opel 18 gjordes i Detroit. Kraften kom från en 1 790-cc sidventils rak sexcylindrig, med en enda Solex-förgasare och en 3-växlad växellåda, uppdaterad till en fyrväxlad senare i produktionen. Trots sin blygsamma effekt på 32 hästkrafter hade den lätta modell 18 pigg prestanda och en topphastighet på 53 miles per timme. Den uppdaterade modellen 18C kom till 1932 års modell, med olika förbättringar av karossen och mindre förbättringar av de mekaniska specifikationerna. Regent-modellerna var i toppen av sortimentet, med reviderad styling som inkluderade ett användbart bagageutrymme monterat bakom den nära kopplade karossen och ytterligare exklusiva detaljer. Det var verkligen en elegant liten bil, med användbar kraft och prestanda från sin imponerande sexcylindriga motor.

En av de snyggaste modellerna i serien var 18C Regent Cabriolet, som erbjöds här. Denna Opel från 1932 kommer från ett långvarigt ägande i en omfattande och mångsidig samling av sällsynta tyska fordon. Den har en högkvalitativ, väldokumenterad restaurering och presenteras i en härlig tvåfärgad vinröd och svart färgsättning. Den äldre mutter-och-skruvrestaureringen är i utmärkt skick runt om, med mycket attraktiv lack, passform och detaljer. Bland armaturerna finns Bosch-lampor, ett stenskydd för kylaren, en sidomonterad reservdel, skivhjul, ett stoppat fabriksbagageutrymme och en motometer – allt för att ge denna Opel ett mycket exklusivt utseende.



Den mysiga sittbrunnen med fyra platser har vinröda läderklädda säten och dörrpaneler mot svarta mattor för att komplettera exteriörens färgschema. Läderklädseln är i utmärkt skick fram och bak och har några små veck på förarsätet, men är fortfarande underbart inbjudande. Den svartmålade instrumentbrädan rymmer tidsenliga VDO-instrument, ställverk i originalstil för de viktigaste funktionerna och en charmig interiörlampa i frostad slipad kristall. Suffletten är klädd i svart tysk canvas och de förkromade landau-järnen är i utmärkt skick. Med sina breda blindkvarter och infällda toppbrunn frammanar styllingen kaross i Cabriolet-stil, vilket ytterligare förstärker det klassiska intrycket.

När du startar den lilla sexan möts du av en förvånansvärt halsbrytande avgaston som motsäger dess blygsamma slagvolym på 1 790 cc. Tillsammans med en treväxlad växellåda är den förvånansvärt raffinerad och känns piggare än vad dess 32 hästkrafter kan antyda. 18C drivs fram på vägen på ett bra sätt och är en fantastiskt trevlig bil att köra. Restaureringsbilder visar att motorn byggdes om helt och hållet, och den ser väl detaljerad ut i rätt färger och finish. Vissa tecken på åldrande noteras, som stämmer överens med en bil som kördes som avsett av den entusiastiska tidigare ägaren.

Den här fantastiska Opel, som sällan ses på våra stränder, är en oerhört charmig bil som skulle vara ett välkommet tillskott till vilken samling som helst, och den kommer säkerligen att glädja sin nästa innehavare med många mil av utomhusmotor.

