



Panhard PL17 "Tigre" 1960

1. Fiat Grande Panda
2. Ny italiensk öppen sportbil med V8:a och manuell låda
3. Billigare version av Audi e-tron GT
4. Koenigseggs jättelyft från en modell till tre
5. Svenska bilar rekordtung
6. Kinesiska biltillverkare ökar i Europa
7. Biljättarnas vinster rasar
8. Konceptbilar och bildesign på Car Design Event 2025
9. Hyundai Inster ger mycket utrymme på liten yta
10. Maktmissbruk dra in körkort
11. BMW 2002
12. Panhard Dyna Z/PL 17



## 1. Fiat Grande Panda. Liten jätte för stad och land

02.05.2025

**Fyrkantigt, praktiskt, ikoniskt! Fiat Grande Panda ger en frisk fläkt till staden och är trogen sig själv: smart design, smarta funktioner och oslagbart utrymme på mindre än fyra meters längd. Varför denna lilla jätte är mer än bara en bil.**



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

Inspirerad av den 40-åriga framgångssagan med Panda, ger Centro Stile Fiat en design på vägen som inte bara utstrålar retrocharm, utan också är smart genomtänkt. Särskilt slående: den präglade logotypen på kroppen – en hyllning till den ursprungliga Panda som också minskar produktionskostnaderna.

Dessutom ökar den ikoniska, fyrkantiga silhuetten inte bara igenkänningseffekten, utan säkerställer också optimal användning av utrymmet. Den breda spårvidden och de kraftfulla linjerna ger den också en självsäker närvaro på vägen.

### **Rymdmirakel med stil**

Stig in och känn dig bekväm – Grande Panda använder sin interiör på ett smartare sätt än nästan någon annan bil i sin klass. Med 13 liter förvaringsutrymme i instrumentbrädan, varav tre liter i ett smart övre handskfack, bevisar Fiat än en gång sin innovativa anda.

### **Grande Panda**

Till erbjudandet [Säkra din provkörning nu](#)

Designelementen från den legendariska testbanan i Lingotto – "La Pista 500" – på taket till vad som då var den modernaste bilfabriken i världen i Turin återfinns i instrumentbrädan och mittkonsolen – en lyckad blandning av tradition och modernitet.



*Allt nytt, men ändå troget mot sig själv: Fiat Grande Panda kan sina rötter och vet hur man inspirerar sina fans – i över 40 år!*

Och vad vore en modern stadsbil utan uppkoppling? Tack vare den högupplösta pekskärmen är du alltid uppkopplad. Apple CarPlay och Android Auto är inbyggda som standard, så musik, navigering och samtal är sömlöst integrerade.

#### **Hållbarhet möter körglädje**

**Fiat Grande Panda** förlitar sig på två drivvarianter: en mildhybrid (MHEV) och en helt elektrisk version (BEV).

**Mild hybrid:** Hybriddriften säkerställer en effektiv kombination av bensinmotor och eldrift, vilket minskar bränsleförbrukningen och utsläppen. **Elektrisk version:** Med en räckvidd på upp till 322 km (WLTP) och en förbrukning på 17,4 kWh/100 km är Grande Panda idealisk för daglig stadskörning. **Särskilt innovativt:** laddningskabeln som kan dras in i den inbyggda laddningsversionen på 7 kW, som elegant försvinner in i frontgrillen.



*Instrumentbrädan var banbrytande i den ursprungliga Panda och det är också fallet i Grande Panda*

### Hybrid eller elbil?

Till erbjudandet [Konfigurera Grande Panda](#)

#### Smart och prisvärt

Fiat Grande Panda är trogen sitt DNA: praktisk, genomtänkt och prisvärd. Fiat förlitar sig på hållbara material, till exempel plastelement tillverkade av återvunna mjölkkartonger och textilier med äkta bambufibrer.

**Förarrassistans har högsta prioritet för Grande Panda:** Nödbromsassistent, filbytesvarning och adaptiv farthållare är bara några av de funktioner som gör stadskörningen säker och bekväm.

Utrustningslinjerna sträcker sig från den funktionella grundmodellen till den högkvalitativa "La Prima"-utgåvan med takräcken, den speciella "BAMBOX Bamboo Fiber Tex" och det unika färgkonceptet "Operation No Gray" - Fiat säger konsekvent adjö till grå lack!

**Priserna är fortfarande rimliga:** Det är möjligt att delta i serien för FIAT Grande Panda Hybrid POP från 18 990 euro. Den helelektriska Grande Panda Red-modellen börjar på 24 990 euro, medan den elektriska modellen med en inbyggd laddningsfunktion på 7 kW som tillval och den smarta spiralkabeln finns tillgänglig för 200 euro extra.

#### Fiat Grande Panda: Ren och skär körglädje i stadsmiljö!

Till erbjudandet [Läs mer](#)

#### Den perfekta följeslagaren för stad och land

Kompakt, rymlig, hållbar – den bästa [Fiat Grande Panda](#) är en riktig allroundmaskin och bevisar att mobilitet i städer inte behöver vara tråkigt. Med smarta detaljlösningar, en slående design och modern teknik sätter den en ny standard i sitt segment. Oavsett om det är en hybrid eller helt elektrisk är Grande Panda redo för framtiden!



*Smart: FIAT Grande Panda revolutionerar laddningen med en infällbar kabel som stuvats in under motorhuven för att spara utrymme och som sträcker sig från frontgrillen*



*Mysigt, chict och hållbart: Plastkomponenterna i Fiat Grande Panda är delvis tillverkade av återvunna mjölkkartonger, och tyget på instrumentbrädan innehåller snabbväxande bambufibrer*





## 2. Ny italiensk öppen sportbil med V8:a och manuell låda

Bobby Green 2025-05-13 kl 18:00

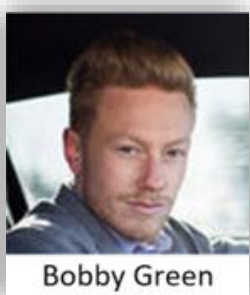
Automobili Mignatta presenterar Rina



FILM: <https://youtu.be/sgnC6zSlkBA>

Den italienska start-upen Automobili Mignatta som vi nämnt tidigare har nu visat upp sin allra första modell. Den heter Rina och det är en klassiskt designad öppen sportbil utan vindruta med de rätta ingredienserna - för här finns nämligen en icke överladdad V8:a parad med en manuell låda under skalet. På tal om skalet så är det helt i kolfiber och designinspirationen ska komma från italienska sportbilar från 60-talet. Vem som har bistått med motorn och växellådan säger man inte just nu, inte heller hur mycket effekt bilen bjuder på. Lådan har i alla fall sex steg och den driver som sig bör bara bakhjulen. Man har även valt att skippa skärmar i interiören och kör med traditionella klockor istället vilket är trevligt att se.

Endast 30 exemplar kommer att byggas varje år och priset börjar på runt 290.000 dollar.



Bobby Green



### 3. Billigare version av Audi e-tron GT – spara över 200 000 kr

Magnus Fröderberg

2025-05-13

Om du klarar dig med 576 hästkrafter kan du spara en rejäl slant när du köper en Audi e-tron GT.



*Audi e-tron GT quattro är en riktig prestandabil, trots att det är den billigaste instegsmodellen.*

Den nya billigare instegsmodellen Audi e-tron GT ger 576 hästkrafter (430 kW) med launch control och 496 hk (370 kW) vid normal körning. 0–100 km/h går på 4,0 sekunder.

Även laddeffekten är rejält tilltagen, hela 320 kW i maxeffekt. Det stora batteriet har en kapacitet på 105 kWh som ger 619 km räckvidd (WLTP). Tio minuters laddning räcker för upp till 295 km extra körning.

**Audi e-tron GT är 30 kg lättare än den mer effektstinna S-modellen.**

**Pris Audi e-tron GT**

**Det rekommenderade grundpriset** för Audi e-tron GT är 1 258 900 kronor.

Det kan jämföras med 1 460 000 kronor för **Audi S e-tron GT** och 1 860 000 kronor för toppmodellen **Audi RS e-tron GT Performance**.



*Grundmodellen e-tron GT är 30 kg lättare än S e-tron GT.*



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

**Email:** [magnus@automotorsport.se](mailto:magnus@automotorsport.se)

**Läs även:**



**Nya RS e-tron GT performance skrämmer både förare och plånbok**

#### 4. Koenigseggs jättelyft – från en modell till tre

Av Kevin Neemé 13 maj 2025, 18:11

Koenigsegg har tidigare bara haft en modell i produktion. Men nu avslöjar Christian Von Koenigsegg att man bygger tre hyperbilsmodeller samtidigt och ger oss och R2D2 en exklusiv rundtur i fabriken. – Det övervakar hela bilen, precis som i en X-Wing, säger han.



*Christian Von Koenigsegg visar upp Jeskos produktionslina för Star Wars-roboten R2D2.*

Koenigsegg växlar upp rejält. Från att tidigare ha haft en modell i produktion byggs det nu tre olika hyperbilar samtidigt i Ängelholm: **Jesko, Gemera och den nygamla CC850**. I ett nyligen publicerat klipp på Instagram tar Christian von Koenigsegg med sig en något oväntad gäst på rundtur i fabriken. Roboten R2D2 från Star Wars.

– Du har inte varit här på tre år och jag minns att du var lite renare senast. Du borde kanske ha tagit en dusch innan du kom, skämtar Koenigsegg i början av klippet där han visar upp en imponerande anläggning fylld med framtidsteknik och svensk ingenjörskonst.

På ett av stoppen visas det unika kolfiberchassit till Koenigsegg Gemera. Det är märkets första fyrsitsiga modell. Chassit tillverkas i en särskild station som klarar att leverera en enhet var-annan dag. Enligt Koenigsegg är det världens största kolfibermonocoque som används i en produktionsbil.

– Här skapar vi faktiskt kolfiberchassit för Gemera. Det här är vad det ser ut som när allt är sammanfogat till en komplett enhet.

I fabriken tillverkas också Jesko, som nu är inne i slutfasen för många kunder. Produktionslinjen är uppdelad i tio stationer och en bil rullar fram var tredje dag. Därefter väntar slutkontroll innan bilarna skickas ut till kunder över hela världen.



*Snart är fem CC850 redo att levereras till kunder.*

Det verkliga överraskningsmomentet kommer när kameran sveper över den gamla hangaren från flygvapnets tid. Lokalen har totalrenoverats och byggts om till en toppmodern monteringshall för Koenigsegg CC850. Modellen hyllar företagets första bil CC8S men kombinerar retrodesign med dagens teknik.

– Låt oss gå vidare till flygvapnets gamla lokaler... Det var här vi byggde alla CCX, Agera, Regera och de första Jesko innan vi flyttade till Gripen-linjen. Nu har vi byggt om hela området till den här nya och fina lokalen. Här producerar vi CC850. Vi har redan fem kundchassin på linan som håller på att färdigställas för leverans, säger Von Koenigsegg.

Christian von Koenigsegg visar även upp företagets testavdelning, där flera Gemera-prototyper står uppradade. En av dem är ombyggd invändigt för att rymma avancerad mätutrustning. Som von Koenigsegg passande nog likställer Star Wars-farkosten X-Wing.

– Vi tog ut ett av baksätena för att sätta in grejer som dig här. Det övervakar hela bilen, precis som i en X-Wing. Vi ser till att allt fungerar som det ska och att produkten blir så genomarbetad som möjligt.

Tre modeller i parallell produktion och flera kundbilar på väg ut i en fabrik som både blickar bakåt och framåt. Det råder ingen tvekan om att Koenigsegg just nu gör en av sina största satsningar någonsin.



Kevin Neemé

LÄS MER:



**Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"**



**Koenigsegg inviger nya drömfabriken: "Så klart jätteroligt"**



**2300 hk! Koenigsegg visar magiska kraftpaketet**

## 5. Svenska bilar rekordtunga: "Säljer uppsvällda suvar"

Publicerad 2025-05-07 09:38 (uppdaterad 2025-05-07 09:46)

Text Erik Söderholm

"Uppsvällda suvar" är en viktig anledning till att svenska bilar blir allt tyngre. "Vi ser ingen annan råd än att bryta dödsspiralen med lagstiftning", säger Gröna Mobilisters ordförande.



**Bilarna som rullar** på vägarna i Sverige har aldrig varit så tunga som nu. Den genomsnittliga tjänstevikten hos en nyregistrerad bil var nästan två ton under 2024, enligt siffror från Trafikanalys som **Gröna Mobilister** tagit del av.

Det motsvarar en ökning med nästan 370 kilo sedan 2008, och enligt organisationen ökar vikten hos alla typer av bilar. Ökningen kan alltså inte enbart förklaras av att fler elbilar med tunga batterier rullar ut på vägarna.

– Biltillverkarna brukar skylla på att de tillverkar de bilar kunderna vill ha. Det är bara halva sanningen. Tillverkarna vill sälja uppsvällda suvar eftersom de ger större vinstmarginal. De formar kundernas önskemål med sin marknadsföring, säger Per Östborn, tf generalsekretärare i Gröna Mobilister.

**Tyngre bilar sliter** mer på vägarna, har högre förbrukning och ger större utsläpp under tillverkning än lättare bilar. Tyngre bilar ger också upphov till större utsläpp av partiklar från vägbana och däck.

Gröna Mobilister öppnar för att införa en fordonsbeskattning som baseras på tjänstevikten, som flera andra länder infört, eller att höja parkeringsavgifterna för större bilar.

## MOTORNYTT

– Alla är sedan länge medvetna om problemet att våra bilar blir allt större och tyngre, men trenden fortsätter ändå. Vi ser ingen annan råd än att bryta dödsspiralen med lagstiftning, säger Gröna Mobilisters ordförande Jesper Johansson.



Erik Söderholm

### Mer från Vi Bilägare:



### Elbilarna allt tyngre – beskrivs som "vansinnigt"



### Statistik: Bilar i Sverige blir allt tyngre



### Stora och tunga bilar skördar fler offer än de räddar



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

## Teknikens Värld

### 6. Trots tullarna: Kinesiska biltillverkare ökar i Europa

Publicerad av Mattias Rabe 12 maj 2025 kl 20.49

De kinesiska bilmärkena har snabbt anpassat sig till de nya förhållandena i Europa



*MG3 Hybrid är en ny kinesisk bilmmodell i Europa – som inte är eldriven.*

**Sedan i fjol är det extra höga tullavgifter på elbilar tillverkade i Kina. Det har fått landets giganter att satsa på hybrider och bensinbilar i Europa och det har lönat sig – de kinesiska tillverkarna är nu större än någonsin i Europa.**

Kina-tillverkade elbilar tog snabbt stora marknadsandelar i Europa i samband med att européerna ställde om till eldrift för att möta framtida miljömål. Aggressiva prissättningar gjorde det delvis svårt för europeiska biltillverkare att hävda sig på hemmaplan. Det gillade inte EU som sade sig **ha bevis på att kinesiska staten subventionerar elbilar som säljs i Europa** och att det skapar en osund konkurrenssituation på den europeiska bilmärknaden. Snabbt kom beslut om att elbilar tillverkade i Kina ska bestraffas med extra höga tullavgifter för att göra dem mindre intressanta för europeiska konsumenter och för att gynna inhemsk tillverkning. **Importtullarna blev verklighet i fjol somras och cementerades under hösten.**

#### Tullarna har effekt

Tullarna har gett effekt. Försäljningen av kinesiska elbilar har dalat kraftigt. Exempelvis har MG:s elbilsförsäljning på vår kontinent halverats vid jämförelse mellan årets första kvartal och fjolårets motsvarighet.

Samtidigt växte elbilsmärknaden i EU med 23,9 procent och landade på en marknadsandel om 15,2 procent, betydligt högre än ett år innan men ändå inte i nivå med märknadens ursprungliga beräkningar.

Även i Sverige har de kinesiska elbilarna tappat kraftigt sedan tullarnas införande, vilket vår tabell nedan med tydlighet visar. Nästan en fjärdedel av försäljningen har försvunnit. Värst är det för **MG**, som är största kinesiska elbilmärke i Sverige. Deras tapp sett över ett år är nästan 52 procent.

### Kinesiska biltillverkare i Sverige

Ett axplock kinesiska biltillverkares elbilsförsäljningssiffror\* i Sverige under årets fyra första månader jämfört med samma månader i fjol.

\* Antal nybilsregistreringar under perioden.

	2025	2024	Förändring
MG	413	858	-51,9 %
Zeekr	353	319	10,7 %
BYD	334	346	-3,5 %
Xpeng	301	179	68,2 %
Lynk	149	295	-49,5 %
Nio	14	43	-67,4 %
Hongqi	12	39	-69,2 %
<b>Totalt</b>	<b>1 576</b>	<b>2 079</b>	<b>-24,2 %</b>

Tabell: Teknikens VärldKälla: Mobility Sweden

### Trots det ökar kineserna

Men om tullarna har gett effekt på kinesiska elbilar har de i stort inte påverkat de kinesiska biltillverkarna något nämnvärt. De insåg snabbt situationens allvar och anpassade sig – genom att lägga större fokus på hybrider och bensinbilar. Samtidigt är de i färd med att **etablera bilfabriker på europeisk mark**.

När analysföretaget Dataforce nu har sammanställt EU:s bilmärknads första kvartal, och som återgetts av **Automotive News**, står det klart att de kinesiska biltillverkarna ökade sin försäljning i Europa under kvartalet. Över 150 000 nya kinesiska bilar registrerades. Sett till enbart mars månad slog kineserna nytt rekord, och då stod elbilarna bara för 30 procent av försäljningen.

Det går så bra nu att kinesernas marknadsandel i Europa är uppe på 5,2 procent. Aldrig tidigare har de varit över fem procent.

Framför allt är det i sydliga länder som kinesiska hybrider och bensinbilar går hem. I exempelvis Spanien dubblade MG sin försäljning under perioden.

### Hot mot klimatmålen

Att kinesiska biltillverkare säljer allt fler hybrider och bensinbilar i Europa, samtidigt som europeiska bilköpare känner en större motvillighet till elbilar (än beräknat), ses som problematiskt. Ska EU nå upp till de klimatmål som satts upp måste omställningen till utsläppsfria fordon ske snabbare än vad den gör i dag.



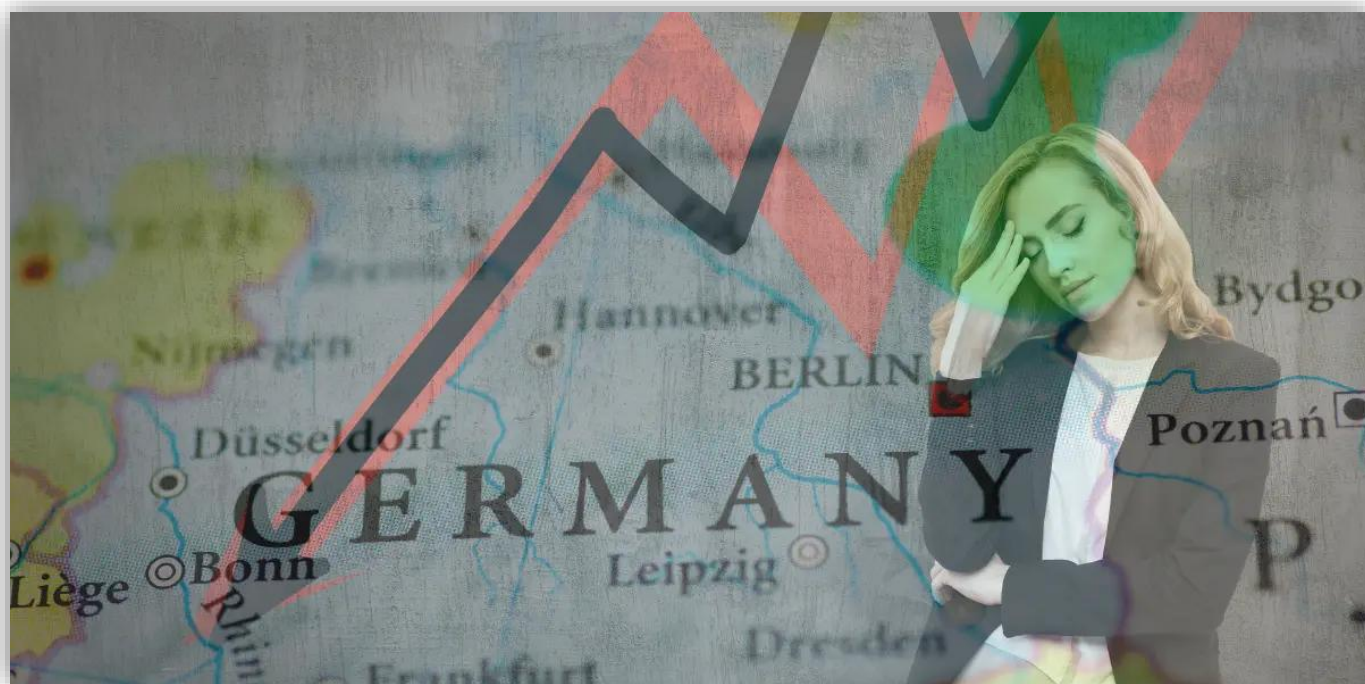
Mattias Rabe

## 7. Varningssignaler från Tyskland: Biljättarnas vinster rasar

Uppdaterad: 13 maj 2025

Publicerad: 13 maj 2025

**Tuff start för tyska biltillverkare. Trots ökad försäljning pressas lönsamheten. Elbilar och tuff konkurrens skapar huvudbry.**



*Tyskarna går på knäna.*

De tyska biltillverkarna **Audi**, **BMW**, **Mercedes**, **Porsche** och **Volkswagen** har haft en tuff start på 2025. Sammanlagt levererades nästan 2,6 miljoner fordon under årets första tre månader, vilket endast var en marginell ökning jämfört med föregående år.

Av dessa var 288 000 elbilar, en ökning med drygt 50 000 enheter. Elbilarnas andel upp-gick till cirka elva procent av den totala försäljningen. Trots en sammanlagd omsättning på över 1 000 miljarder kronor, landade det operativa resultatet på knappa 53 miljarder kronor. Det här analyserar **Automobilwoche**.

Den pressade lönsamheten är ett genomgående tema för samtliga tillverkare. Analysen nedan granskar de viktigaste nyckeltalen och jämför dem inte bara med fjolåret utan även med första kvartalet 2023.

### **VW trotsar trenden – men vinsten uteblir**

Volkswagen personbilar visade en positiv utveckling sett till försäljningsvolym och omsättning under årets första tre månader. Inklusivt verksamheten i Kina såldes 1,1 miljoner bilar med VW-emblem, vilket bidrog till en omsättning på över 220 miljarder kronor – en tydlig ökning jämfört med tidigare år.



### *Vilka tyska märken går och dåligt?*

Trots de ökade volymerna och intäkterna var det operativa resultatet en besvikelse. VW redovisade endast 1,2 miljarder kronor i operativt resultat, vilket gav en mager marginal på 0,5 procent. Det är viktigt att notera att medan leveranssiffrorna inkluderar de kinesiska samriskbolagen, återspeglas dessa inte i de finansiella siffrorna, vilka fokuserar på "verksamheten i Wolfsburg".

Den svåra marknadssituationen i Kina, som påverkar hela branschen, kan därmed inte vara den enda förklaringen till de svaga siffrorna. Även resultatet från intressebolag, där Kina-verksamheten ingår, minskade från 4,5 miljarder kronor till 2,9 miljarder kronor.

#### **Tjänar mindre på elbilarna**

Resultatet tyngs av en ökad andel elbilar – 8,4 procent av de levererade VW-bilarna var BEV – vilket i sig är positivt, men VW tjänar fortfarande mindre på varje elbil jämfört med en traditionell förbränningsmotor. Dessutom belastas resultatet av betydande reserveringar.

Koncernen har totalt bokfört 11,7 miljarder kronor i särskilda poster för följderna av dieselproblematiken, amerikanska tullar och potentiella CO2-straff – varav en stor del belastar VW personbilar, vilket förklarar minusposten på drygt 6,3 miljarder kronor jämfört med första kvartalet 2023.

Det är ännu oklart hur Volkswagen-koncernen kommer att hantera de cirka 6,3 miljarder kronor som reserverats för CO2-betalningar efter EU-parlamentets beslut att skjuta upp måluppfyllelsen med tre år. Kapitalmarknaden verkar dock ha en positiv syn på Volkswagen-koncernen som helhet, vars aktiekurs hittills i år har överträffat alla andra tyska tillverkare.

#### **Audi i lätt medvind – men långt från forna höjder**

Audi lyckades öka sitt operativa resultat och redovisade 2,1 miljarder kronor under årets första kvartal, en ökning med 48 procent jämfört med föregående år. Trots detta ligger resultatet fortfarande drygt 10,6 miljarder kronor under nivån från första kvartalet 2023.

Resultatet efter skatt visade dock ett kraftigt minus på nästan 50 procent, främst på grund

av genomförda besparingsåtgärder. Samtidigt ökade Audis omsättning kraftigt med över 12 procent, drivet av nya modeller och högre priser. Även Audi påverkas dock negativt av de lägre marginalerna på elbilar.

Elbilsandelen hos Audi ökade med 30 procent jämfört med föregående år, trots en totalt sett något minskad leveransvolym.

“Audi har påbörjat en nystart”, säger Audi-chefen **Gernot Döllner** och syftar främst på den kommande modelloffensiven i volymsegmentet med efterföljaren till A4 (A5), A6 och nya A3.

Många av dessa modeller har nyligen lanserats eller står inför marknadsintroduktion. Utgången av det andra kvartalet kommer att visa om modelloffensiven ger den nya fart som Döllner hoppas på.

Räntabiliteten för Audi förbättrades något under de första tre månaderna, men ligger på 1,5 procent, vilket är långt under företagets egna ambitioner. Under 2023 redovisade Audi en räntabilitet på 8,5 procent.

### **Porsche i fritt fall – historiskt dåligt resultat oroar**

För Volkswagen-chefen **Oliver Blume** är läget i Zuffenhausen bekymmersamt. Trots en omfattande förnyelse av modellprogrammet tvingades Porsche redovisa ett historiskt dåligt resultat för årets första kvartal.

Sportbilstillverkaren nådde en operativ försäljningsmarginal på 8,6 procent under perioden januari till mars, jämfört med 14,2 procent under motsvarande period föregående år och ännu högre siffror under många år dessförinnan.

“Vi kan inte vara nöjda med det här”, konstaterade finanschefen **Jochen Breckner**.

Omsättningen minskade med 1,7 procent till 94 miljarder kronor. Globalt sett minskade försäljningen med åtta procent till 77 640 enheter. Särskilt drastisk var nedgången i Kina med minus 42 procent.

Porsche är inte villigt att delta i det hårda priskriget, särskilt inom segmentet för elbilar, i Kina. Företaget har redan tidigare justerat sin prognos för året med en vinstvarning och förväntar sig nu en räntabilitet mellan 6,5 och 8,5 procent. Effekterna av eventuella tullar är ännu inte fullt beaktade.

### **Tyska Mercedes pressas av priskrig – men ser ljus på framtiden**

Även Mercedes-Benz redovisade en nedgång i flera nyckeltal under årets första tre månader. Koncernens operativa vinst (EBIT) sjönk med 40,7 procent till 30,7 miljarder kronor, och omsättningen minskade med 7,4 procent till 350 miljarder kronor.

Den operativa försäljningsmarginalen inom personbilssegmentet landade på 7,3 procent, vilket ligger inom det tidigare prognostiserade intervallet på sex till åtta procent för helåret.

Koncernchefen **Ola Källenius** ser dock positivt på företagets position, trots pågående handelskonflikter och geopolitisk osäkerhet.

“Med tanke på vad som händer i branschen har kvartalet varit mycket robust. Det ger oss möjlighet att fortsätta vår innovations- och produktstrategi med en stadig hand.”

Innan den stora modelloffensiven med CLA inleds senare i år, kämpar dock Stuttgart-tillverkaren med vissa utmaningar. Försäljningen minskade med 3,6 procent jämfört med motsvarande kvartal föregående år till 446 300 enheter. I Kina var nedgången ännu större, sju procent. Den intensiva konkurrensen tvingar Mercedes att sänka priserna, vilket pressar marginalerna.

Dessutom stagnerar försäljningen inom det exklusiva segmentet med dyra modeller som

S-Klass, G-Klass och AMG-sportbilar. Andelen av den totala försäljningen har visserligen återhämtat sig något från 14-15 procent, men 2021 låg den på 16 procent. Målet med lyxstrategin var egentligen att öka denna andel betydligt. Företaget håller fast vid prognosen om en räntabilitet på sex till åtta procent för helåret. Om tullarna i USA och Kina kvarstår, riskerar dock den förväntade räntabiliteten att halveras.

### **BMW ser ljuset i tullkonflikten – trots nedgång**

BMW intar en förvånansvärt avslappnad hållning till tullfrågan. Tillverkaren räknar med att tullhöjningarna är tillfälliga och att "tullarna kommer att sänkas redan från juli", enligt rapporten för det första kvartalet.

Till skillnad från exempelvis Mercedes, som på grund av USA:s tullpolitik inte vågar ge någon prognos, bekräftar BMW uttryckligen sin årsprognos. Även Volkswagen-koncernen håller fast vid sina mål, men påpekar att effekterna av tullarna inte är fullt utvärderade.

BMW gynnas även i tullkonflikten av sin omfattande produktion i USA. För lokalt tillverkade fordon ges för närvarande en rabatt på 3,75 procent på den 25-procentiga importtullen, vilket mildrar tullbördan för München-tillverkaren betydligt.

Under 2024 tillverkades nästan 400 000 fordon i BMW:s fabrik i Spartanburg, varav över 40 procent såldes i USA. Med ett exportvärde på 10,1 miljarder dollar (89 miljarder kronor) var BMW USA:s största bilexportör sett till värde.

Även BMW redovisade en nedgång i försäljning, omsättning och vinst under årets första kvartal. Totalt levererades drygt 520 000 personbilar med den blåvita propellern till kunder, en minskning med två procent jämfört med föregående år. Även här ökade dock elbilssandelen med 9,9 procent och utgör nu nästan 17 procent av försäljningen med drygt 86.000 fordon.

BMW:s omsättning från bilverksamheten (inklusive Mini och Rolls-Royce) minskade under de första tre månaderna med 5,6 procent till 308 miljarder kronor, och det operativa resultatet sjönk kraftigt med 25,3 procent till drygt 21 miljarder kronor. Marginalen inom bilsegmentet ligger dock fortfarande inom företagets målområde på fem till sju procent med 6,9 procent.



Åsa Wallenrud



**Vilka bilmärken äger egentligen Volkswagen?**



## 8. Konceptbilar och bildesign på Car Design Event 2025

11 maj 2025

Jag har varit på besök hos Car, Design Event - Ett event där man visar upp konceptbilar, pratar design, formspråk och håller seminarier om allt kring design av bilar. Häng med på en rundtur och ta del av spännande bilar.



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

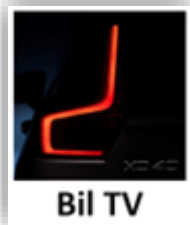
## 9. Hyundai Inster ger mycket utrymme på liten yta

13 maj 2025

Jag har kört en av Sveriges billigaste elbilar. Hyundai Inster börjar på 299 900 kr men är inte usel, den är faktiskt riktigt bra. Med flera smarta funktioner och utrymmen blir den mer funktionell än många mellansuvar.



FILM: <https://youtu.be/tElkyo83c2M>



## 10. Maktmissbruk dra in körkort!

Hade premiär 9 maj 2025

Det är skamligt - Sverige! Att ta blodprov och i smyg rapportera oskyldiga till myndigheterna har blivit en del av vardagen - och ditt körkort dras in utan att du har en chans att överklaga!



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



## 11. BMW 2002 1972

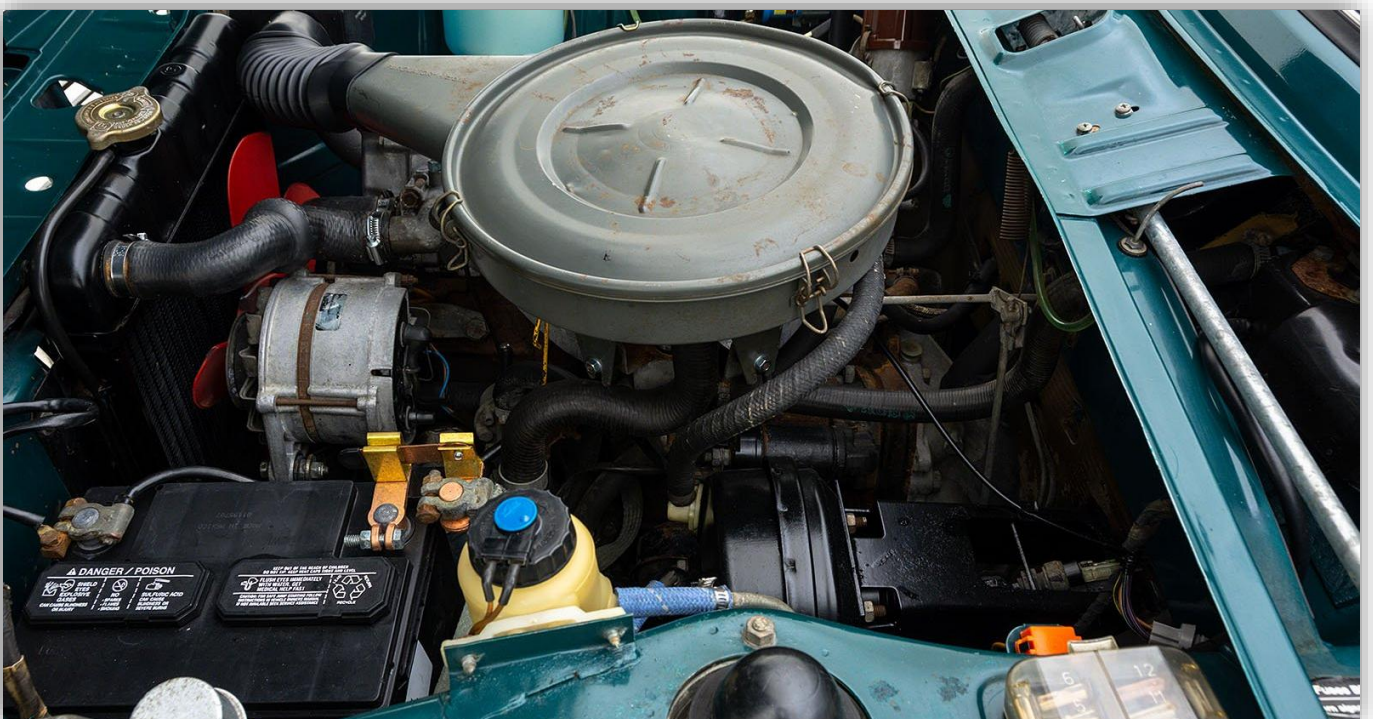


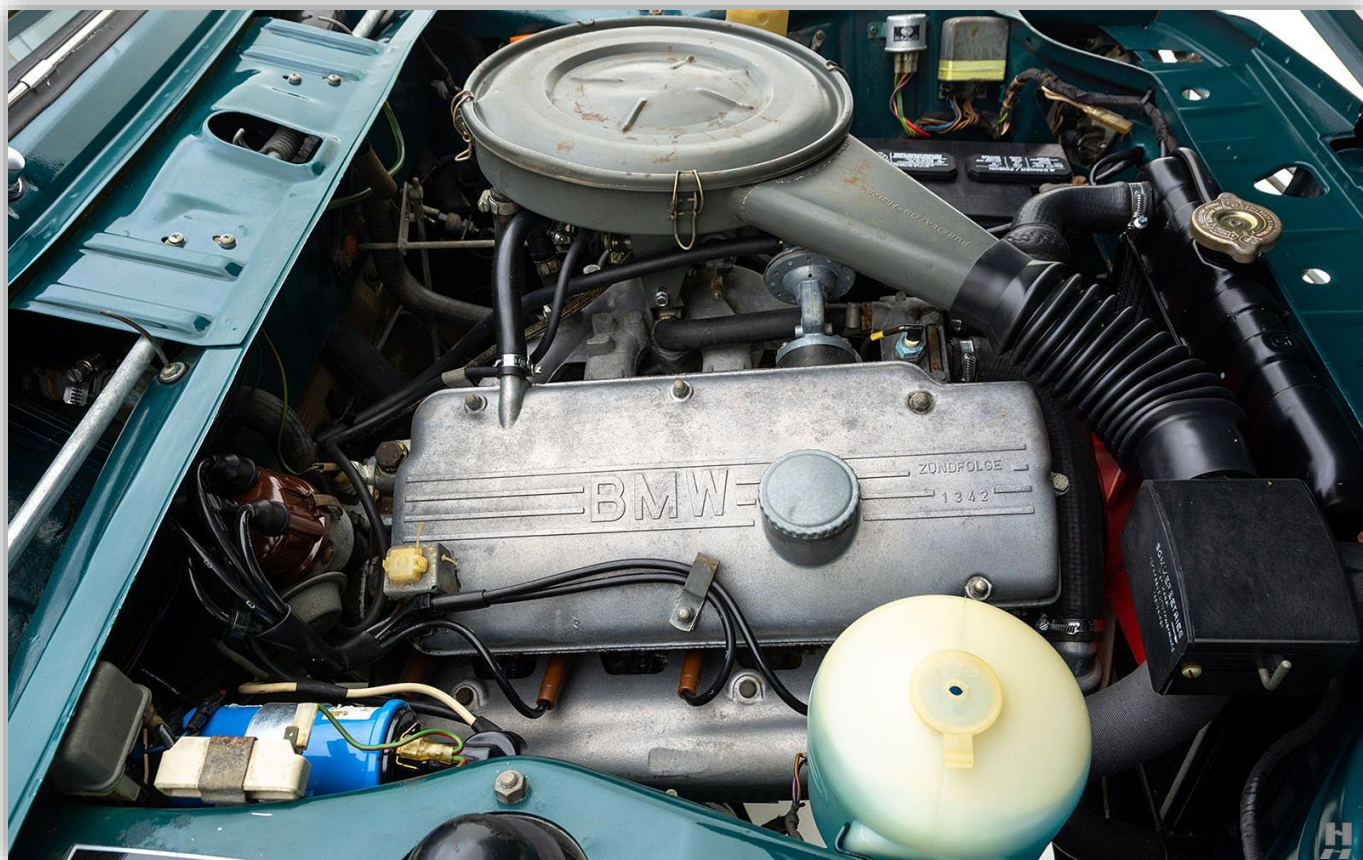
BMW:s återhämtning efter kriget var något skakig, och i mitten av 1950-talet var deras produktlinje en osammanhängande blandning av lyxiga men daterade sedaner, den läckra men förlustbringande sportbilen 507 och den lilla encylindriga mikrobilen Isetta. BMW hade nya modeller som 700 och 1500 på ritbordet men saknade medel för att utveckla dem. Daimler-Benz vände sig till styrelsen med ett uppköpsförslag, som var farligt nära att godkännas, och om inte den inflytelserike styrelseledamoten Herbert Quandt hade ändrat sig före omröstningen skulle affären säkert ha gått igenom. Quandt tog hänsyn till arbetarnas intresse i monteringsfabrikerna och bestämde sig för att det var värt den ekonomiska risken att rädda BMW. När han väl hade kontroll över företaget började han investera kraftigt i produktlinjen och introducerade först den nya tvåcylindriga 700 coupé och 700 LS sedan. 700 var en viktig bro från Isetta till en rad större, modernare familjesedaner och den satte BMW på en stabilare ekonomisk grund.





Näst på tur att få grönt ljus var 1500 "Neue Klasse", som utan tvekan är den enskilt viktigaste modellen i BMW:s mer än 100-åriga historia. Neue Klasse designades från grunden för att försörja BMW i många år, och den lyckades förändra företagets förmögenhet. Baserad på en ny monocoque fyradörrars kaross hade 1500 individuell fjädring runt om med McPherson-fjäderben fram och släparmar bak. Motorn var också ny: En superb rak fyra med enkel överliggande kam, halvsfäriska förbränningskammare och ett kraftigt gjutjärnsblock. Vissa tidiga 1500-modeller hade barnsjukdomar, men 1964 löste den kraftigt förbättrade 1600 de flesta av dessa problem, och försäljningen ökade stadigt. Den eleganta 2000C coupén kom med i sortimentet 1965 och 1966 introducerades tvådörrars sedanen 1600-2 (senare 1602). Den tvådörrars "02-serien" som den skulle komma att kallas, var den sportigaste i standardlinjen, med motorer på upp till två liter och prestandaalternativ som dubbla förgasare (från 1968) och mekanisk bränsleinsprutning (från 1971).





Om Neue Klasse var den viktigaste bilen i BMW:s historia, var 2002 kanske den mest avgörande modellen av Neue Klasse. Innan introduktionen 1968 var BMW:s inblandning på den amerikanska marknaden minimal. Men 2002 blev en omedelbar kultklassiker som förändrade BMW:s image tack vare suveräna köregenskaper och exceptionell byggkvalitet – allt till ett rimligt pris. Det dröjde inte länge förrän det europeiska racingarvet spred sig till USA, och 2002:orna tog sig an allt från gymkhanas på klubbnivå till SCCA Trans-Am. 2002 års modell etablerade BMW:s rykte i USA, banade väg för större, lyxigare sexcylindriga sedaner och coupéer och fungerade som ritning för 3-serien, som fortfarande är det riktmarke som alla andra sportsedaner mäts mot.





Denna 2002:a från 1972 har nyligen avslutats i ett långvarigt enfamiljshus och är en vacker, till stor del original bil som presenteras i Agave över en sadelbrun interiör. Historikfilen innehåller den tyska tillfälliga registreringen, vilket indikerar att den hämtades ny på fabriken inom ramen för det europeiska leveransprogrammet. Den första ägaren, Phillip Gearhart, ägde bilen från 1972 till 1986 och överförde sedan ägandet till sin svärson från Pennsylvania, som ägde den fram till 2019. Längs vägen blev denna åtråvärda runda baklykta 2002 väl underhållen och hölls i anmärkningsvärt originalskick. Den har aldrig blivit helt restaurerad; istället har den fått en lätt kosmetisk uppfräschning, inklusive en omlackering i fabriksnyansen Agave green. Kroppen är respektabelt rak, med ett par mindre brister som noterats från användning och förvaring. Lacken är också ganska bra, med en blank yta och jämn kvalitet. Det verkar som om en mindre kaross utfördes före målningen, och den ursprungliga finishen finns bevarad i motorrummet och på bilens undersida. Kritiskt nog är unibody-skalet mycket solidt utan några tecken på reparationer på golven, bagage-rumsgolvet, trösklarna, chassibenen och andra kritiska strukturella områden. De ljusa legeringslisterna och stötfångarna är i gott skick, och bilen åker på de ursprungliga 13-tums stålfälgarna med fabrikskorrekta rostfria hjulkåpor.

Sadelns interiör är anmärkningsvärt orörd och välbevarad, med korgvävsmönstrad vinylklädsel i utmärkt skick på fram- och baksätena. Dörrpanelerna är enastående original, och instrumentbrädan är fri från sprickor och i utmärkt skick. Korrekta original VDO-mätare fungerar som de ska, och omkopplarna är alla i gott skick. Loop-mattan och det ursprungliga innertaket är båda i enastående skick. Den är uppfriskande korrekt inuti, ner till den ursprungliga ratten och den nästan oslitna svarta växelspaksknoppen i plast.

BMW:s legendariska M10 är en av de bästa fyrcylindriga motorerna genom tiderna. Vridstyv och full av karaktär, den praktiskt taget skottsäkra nedre änden gjorde den till en idealisk kandidat för trimning och racing. Den här bilen behåller sitt ursprungliga nummermatchande 2-litersblock, kopplat till en Getrag fyrväxlad manuell växellåda. Den andas genom en korrekt enda Solex-förgasare, med rätt luftrenare och fabrikstillverkat avgasgrenrör av gjutjärn. Den går ganska bra och känns ivrig genom hela varvtalsregistret och driver den lätta 2002:an med lätthet. Den oassisterade styrningen är lätt och hanteringen säker, tack vare moderna radialdäck på 13-tumshjulen. Växlingarna är positiva och precisa tack vare en nyligen ombyggd växelspak. Sportig, men ändå sammansatt och bekväm, 2002 är en ivrig följeslagare för att skära upp slingrande vägar, och lika glad att kryssa fram i 70+ mph.



## 12. Panhard Dyna Z / PL 17 1954-65

Publicerat 21 december 2022

(först publicerat 2016-12-21, reviderad, utökad och omillustrerad 2022-12-21)

Välkommen till det andra inlägget i denna första upplaga av den franska dödssyndserien

Idag ska vi fokusera på Panhard Dyna Z (1954-59) och dess relaterade efterföljare, Panhard PL 17 (1960-65). Trogen andan av dödssynderna kan dessa bilar ha sålt bra, men de ledde ändå sin tillverkare till glömska ...

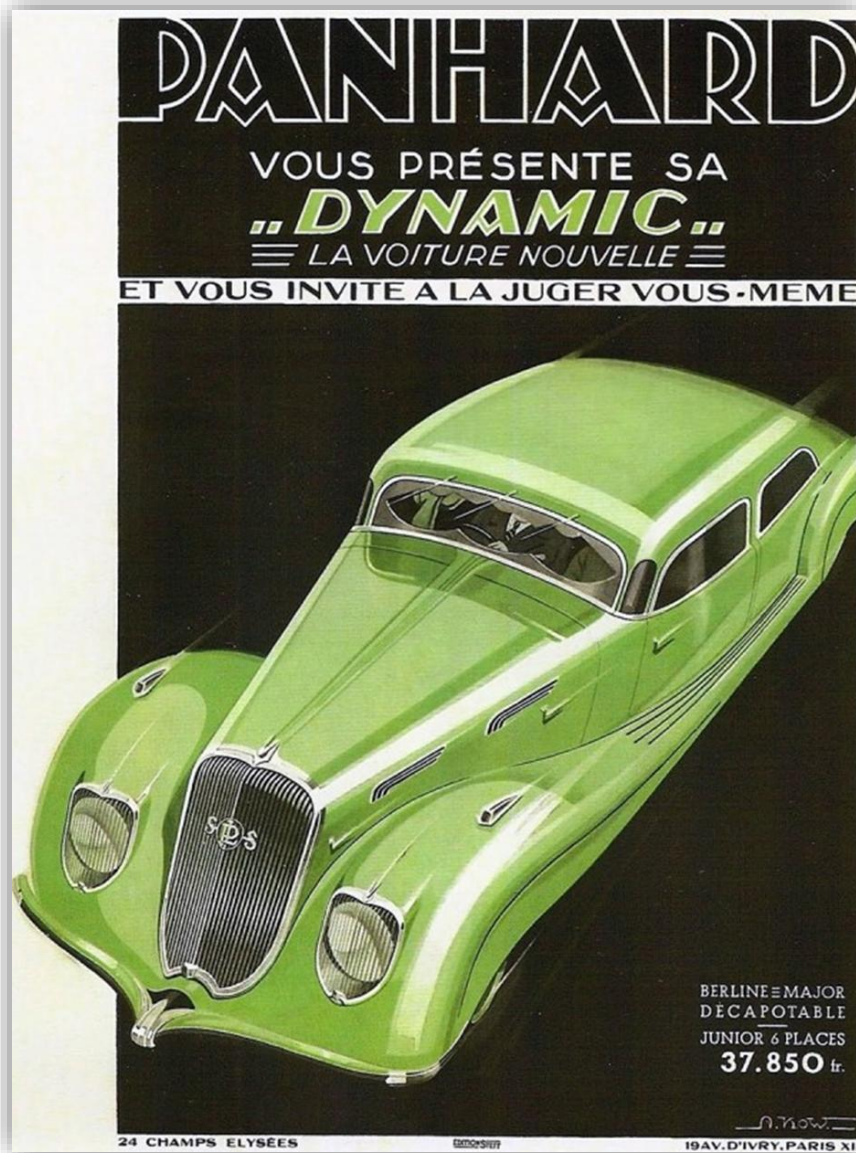


Företaget Panhard & Levassor var Frankrikes äldsta biltillverkare och byggde sin första bensindrivna bil (med en Daimler-motor) 1890. År 1892 hade Levassor valt att flytta motorn till fordonets främre del, ersatte rorkulten med en ratt 1894 och skapade växellådan 1895 - några ganska grundläggande innovationer för det nystartade bilkonceptet. Under årens lopp har Panhard diversifierat produktionen till att omfatta lastbilar, bussar, rälsbussar och, från första världskriget och framåt, en mycket framgångsrik serie militärfordon.

På 1910-talet var den nya heta grejen den USA-patenterade Knight-hylsventilsmotorn, som många biltillverkare anammade, särskilt i Europa. Peugeot, Mercedes, Daimler, Voisin och Minerva var licenstagare. Panhard gick med i striden 1911, till en början blygt. År 1923 använde hela sortimentet hylsventiler, från den blygsamma 1,4-liters 4-cylindriga till den massiva 6,3-liters raka 8:an.

Panhard gick mot mer avancerade produktioner när 30-talet kom och övergav 4-cylindriga bilar efter 1931. Vid den här tiden hade Louis Bionier börjat styla bilarna, som i allt högre grad karosserades av fabriken. I början av 30-talet blev Panhards utpräglat vackra och sålde gott, trots den ekonomiska motvinden. Men sedan spelade Bionier ut sin hand.

Den sista Panhard från förkrigstiden, 1936-40 Dynamic, sålde dåligt men introducerade karosskonstruktion helt i stål på den franska lyxbilsmarknaden, bland många intressanta tekniska funktioner. Redan när andra världskriget bröt ut bestämde det familjeägda företaget klokt nog att dess framtid låg i små bilar.



*Den dramatiska sexsitsiga Dynamic-bilen, med sin centrala styrning och barocka detaljer, var svårsåld.*

År 1945 tryckte den franska regeringen på för att Simca skulle tillverka en helt ny bil som konstruerats av Jean Albert Grégoire (han igen, se [del 1](#)) under kriget. Det var en liten FWD-design med legeringskropp som drevs av en flat-twin-motor. J.A. Grégoire var i maskopi med **Aluminium Français** (den franska aluminiumproducenternas lobby), som utövade stort inflytande över politikerna i Paris, som i sin tur tvingade J.A. Grégoire och hans bil på Simca. J.A. Grégoire var chef för Simca under en kort tid, men Simca betraktade honom och hans bil med misstänksamhet, drog fötterna efter sig, lekte med bilen för att ge den en mer modern stil och sålde slutligen det avbrutna projektet till Kendall i Storbritannien och Hartnett i Australien (ingen av dem var framgångsrik).

Panhard hade sett den första AFG-prototypen redan före 1945 och säkrade licensrättigheter från J.A. Grégoire innan han åkte till Simca. Det var en bra lösning på företagets problem, även om det var i desperat behov av förbättring. Nu när Simca hade kastat bort den kunde Panhard modifiera bilen efter behag: endast en version av AFG skulle tillverkas och J.A. Grégoire hade satsat på fel häst. Panhards chefsingenjör Louis Delagarde gav den en ny motor med innovativa funktioner som torsionsstång, ventilfjädrar och hemihuvuden gjutna tillsammans med cylinderhylsorna i aluminium (ingen packning).



*Den andra Aluminium Français-Grégoire (AFG) prototypen byggdes 1945 av Simca, som verkligen föredrog att tillverka Fiat.*

AFG:s kaross omarbetades omfattande för att inkludera bakdörrar och "utsmyckades" gradvis av Louis Bionier med polerade aluminiumprydnadsaker. Dyna hade ett stålchassi istället för AFG:s legeringsplattform, men karosspanelerna i aluminium skulle finnas kvar, eftersom de gjorde det möjligt för Panhard att påskynda produktionen av Dyna: stål var ransonerat, aluminium var det inte. Karossvarianter följde också i sinom tid - först en vagn (nedan) och, för att lägga till en touch av glamour, en fyrsitsig cabriolet.





*Panhard Dyna X från 1946 hade fortfarande en hel del AFG DNA, IMHO.*

Panhard erkände aldrig offentligt Grégoires faderskap till bilen, vilket ledde till att Ingenjören stämde Panhard för stöld av intellektuell egendom (han förlorade). Bilen var relativt dyr (50% mer än **Renault 4CV**), men var lysande och sålde ganska bra. Motorn växte från 610cc (28 hk) till 745 cc (33 hk) och så småningom 851 cc (40 hk), vilket drev den lilla bilen till över 120 km/h.



År 1951 hade Bionier satt så mycket bling på den lilla Dyna att den franska pressen kallade den "Louis XV".



De största problemen med Dyna X var dess lilla storlek, föråldrade design och fruktansvärda aerodynamik. Dynavia från 1948 visade att en korrekt strömlinjeformad sedan dramatiskt kunde förbättra bränsleförbrukningen och hastigheten: den kunde nå 130 km/h med 610cc flat-twin och kunde leverera 5 liter / 100 km (47 mpg). Med Bioniers design som utgångspunkt investerade Panhard massivt i en helt ny kaross helt i aluminium. Runt den tiden (början av 50-talet) började företaget också i tysthet att sätta ut känselspröt för att gå samman med en annan biltillverkare – **Ford SAF** och Peugeot kontaktades, men det blev inget av de hemliga mötena...

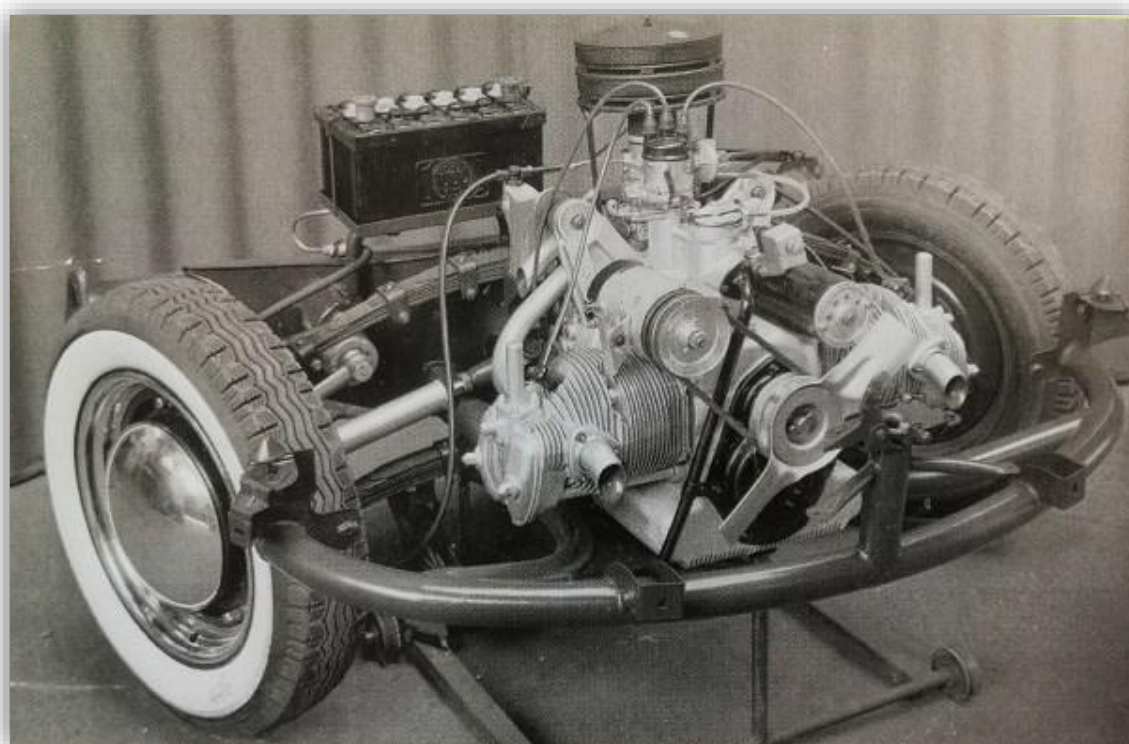


I juni 1953 var nya Dyna Z klar för lansering. Den lätta (710 kg / 1560 lbs.) strömlinjeformade bilen passade perfekt för den lilla motorn och höll den i 5CV-skatteklassen samtidigt som den gav tillräckligt för att rymma sex (tunna) passagerare, som en mycket större 11CV Citroën eller Renault Frégate.



Priset var lite högt: 699 000 FF för basmodellen, 760 000 FF för Deluxe med 42 hk. Även om bilarna sålde bra 1954-55, sålde Panhard en 2-cyl bil till priset av en [Traction Avant!](#) Tyvärr visade det sig snabbt att priset inte var tillräckligt högt för att gå med vinst.

Panhard hade missbedömt kostnaden för den nya karossen med bred marginal. Precis som Dyna X använde Dyna Z duralinox, en stark aluminium/magnesiumlegering av flygplanskvalitet i hela bilen, inklusive plattformen. Men priserna på båda metallerna var på uppgång i takt med att krigsöverskottet av DC-3:or gradvis ersattes av nyare konstruktioner i Europa och på andra håll. På samma sätt pensionerades kolvmotoriserade militära flygplan i stor skala till förmån för nya jetplan. Dyna Z skulle snart sänka företaget om inte många fler kunde säljas och tillverkningskostnaderna kunde sänkas. Panikslagen knackade Panhard på Citroëns dörr: Dyna kunde passa bra i Citroëns modellprogram, som hade ett stort gap mellan 2CV och Traction Avant.





En överenskommelse slöts 1955: Citroën köpte 25 % av Panhards aktier och lade till Dyna i sitt modellprogram, både i Frankrike och utomlands. Under tiden började Panhard att gradvis byta från aluminium- till stålkarosser. Den ökade vikten matchades genom att öka motorns effekt på olika sätt, en del på bekostnad av hållbarheten. Panhards flat-twin var fortfarande briljant, men den började bli bräcklig. Citroën tog snabbt död på Panhards lastbilssortiment och använde fabriksutrymmet för att tillverka **2CV-skåpbilar**, men betalade medvetet sin underleverantör under självkostnadspris.

År 1957 hade Dyna Z helt gått över till stål och vägde 875 kg – cirka 23 % tyngre än en 1955 års modell. Flat-twin-modellen på 851 cc fanns i basutförande på 38 hk – positivt astmatisk – eller 50 hk "Tigre"-versionen, som debuterade 1959 och äntligen matchade den tyngre karossen. I modellprogrammet ingick även nya varianter för att bredda Dynas attraktionskraft, till exempel cabrioleten ovan, men bilen hade nu fem år på nacken och försäljningen gick som tåget.

Citroën förstärkte sin dominans i Panhards styrelse genom att öka sitt ägande till 45 % av Panhards aktier. Den dubbla chevronen hade vetorätt över alla beslut som den åldrande VD:n Paul Panhard (som suttit vid rodret för företaget sedan 1916) och hans son Jean föreslog skulle fortsätta med det gamla märkets billinje.

En ny sedan var utesluten, så Dyna Z tillverkades av Bionier och blev PL 17 för modellåret 1960. Trots bilens konstiga utseende, komplett med interiör i tigerskinnsimitation, fick försäljningen ett uppsving, men Citroën tog försiktigt och metodiskt över sin mindre partners verksamhet, särskilt den mycket lönsamma militärfordonsdelen.

**PANHARD**

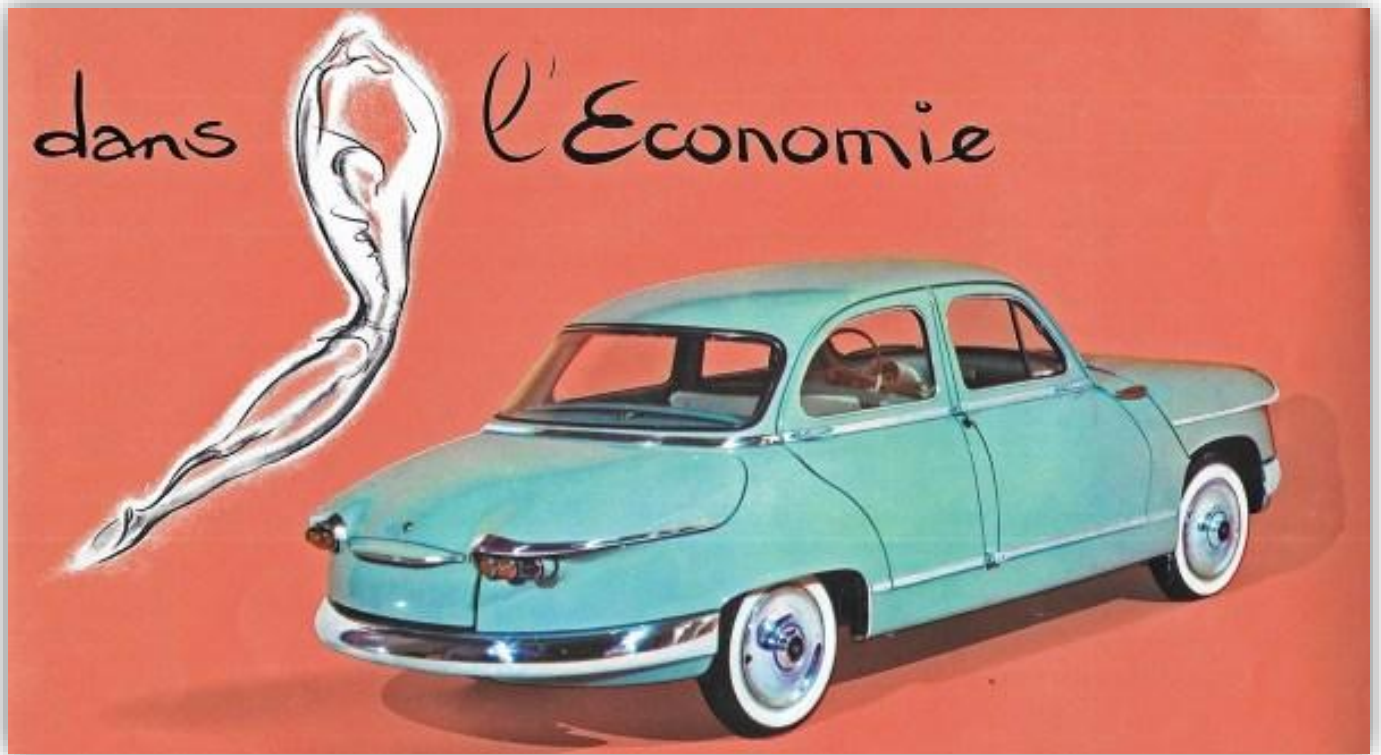


 **PANHARD**

1945 - 1967

1953 - 1967

2005 - 2012



*PL 17 ärvde Dyna Z:s karossvarianter, till exempel den åtråvärda cabrioleten.  
År 1961 förlorade ytterdörrarna äntligen sina självmordstendenser...*



Men det fanns fortfarande lite liv kvar i Dyna-plattformen. Panhards lastbilssida tynade bort till irrelevans när PL 17 kom. Den sista resten av denna en gång så viktiga del av företaget var den personbilsbaserade pick-upen och skåpbilen F65, som Panhard tillverkade mellan 1959 och 1964.



Även när plattformen var inne på sitt tionde år fortsatte Panhard att utveckla nya versioner – de hade liksom fastnat för det, så de nöjde sig bara med vad de hade och lanserade PL 17-vagnen.



Interiören är förmodligen den del av bilen som förändrats minst genom åren, även om sena bilar som den ovan, från årsmodell 1963 och framåt, fick en liten uppfräschning. Och det falska tigerskinnet fick också stöveln, tack och lov.

Citroën lade in sitt veto mot en civil version av Panhards X4-motor (i huvudsak en dubbel-dubbel, flat-twin), liksom alla förhoppningar om en ny fyradörrars sedan: Citroën arbetade på en egen mellanklasssedan, som i slutändan skulle komma ut flera år för sent som 1970 års Citroën GS. Men en tvådörrars coupé med flat-twin fick grönt ljus 1961 och introducerades våren 1963 som **Panhard 24**, samtidigt som Citroën slukade ytterligare 30 procent av Panhards lager.

De fyradörrars bilarna, som nu konkurrerade med **Citroën Ami 6**, lämnades att ruttna med sina 50-talskarosser (om än med en sista ansiktslyftning 1963). De sista Panhard 17-sedana såldes i maj 1965, precis när Citroën fullbordade absorptionen av sin rival. 24 Coupén fortsatte under två modellår med en Citroën-tillverkares beteckning. Inga fler Panhard-bilar skulle någonsin tillverkas.

Panhard syndade genom överdriven ambition och naivitet när han introducerade Dyna Z. Även om de lyckades sälja över 230 000 Dyna Z/PL 17 bilar på 11 år tack vare Citroëns återförsäljarnätverk, hade bönräknarna inte gjort sin hemläxa. Tillverkningskostnaderna hade inte räknats ut tillräckligt och baserades på kvicksand (det vill säga priset på en relativt sällsynt vara), vilket ledde till att Panhard hamnade i armarna på en rival vars enda mål var att gradvis dra åt sina spolar runt Panhard och långsamt svälja det, som en pytonorm gör med en hjort.



Värt att notera är att Panhard fortfarande är vid liv som tillverkare av militära fordon, numera ägt av **Volvokoncernen**. EBR ovan var till exempel en riktig maskin: 4x4 för vägkörning eller 8x8 för grov terräng, fyrhjulstyrning, hydropneumatisk fjädring (och inte Citroën, förresten) och drevs av en 6-liters luftkyld 12-motor på 200 hk - i huvudsak sex Panhard flat-twins tillsammans. De tänkte utanför boxen. Även när du är i camo.



