



Voisin C28 Aerosport

1. Polestar mot Volvos flaggskepp
2. Mercedes CLA har mycket rätt
3. Kinas eldrivna supersportbil utmanar Europas lyxbilar
4. Rivian startar förserieproduktion
5. Super-Mustang får V8 på över 700 hk
6. Renault Twingo E-tech
7. Stellantis kan lansera elbilar med räckviddsförlängare
8. Så mycket sliter snabbladdning på batteriet
9. Chockpriser för att försäkra vanliga elbilar
10. Audi A5 var modellen som lyfte hela märket
11. Voisin C28 Aérospport
12. Excalibur SS
13. Lyxbilmärket som misslyckades
14. Grattis Dodge Kingsway

1. Öväntade duellen: Polestar mot Volvos flaggskepp

Av Anton Nordgren 18 januari 2026, 05:33

Volvos nya elbil ES90 kostar 200 000 kronor mer än Polestar 4. En stor prisskillnad trots många likheter. Så står sig hyllade Polestar 4 – mot Volvos nya flaggskepp.



FILM: <https://youtu.be/oPNhT71v1k4>

Volvos senaste elbil heter ES90. Flaggskeppet är en direkt konkurrent till syskonet Polestar 4. Bilarna är lika. Volvon kallar sig sedan, men Polestar 4 sägs vara en SUV. Men bakom likheterna finns avgörande skillnader. Det visar normmannen Kristian, som har jämfört lyxbilarna i ett test på [Youtube](#).

Volvo ES90:s toppmodell klarar upp till 70 mil på en laddning enligt WLTP. Polestar 4 når 62 mil, men fokuserar mer på sportiga köregenskaper. Dessutom vågar Polestar sticka ut med en annorlunda design, de har helt tagit bort bakrutan till förmån för en kamera.

– Det känns ovanligt i början, men sikten är faktiskt bättre än i många bilar med en liten glasruta, säger Kristian.

Under skalet döljer sig stora skillnader. ES90 har betydligt större batteri och längre räckvidd. Och Volvon har en 800-voltsarkitektur som laddar 30 mil på bara tio minuter.

– Volvo har prioriterat räckviddsångest-dödaren. ES90 har ett större batteri som i kombination med den nya plattformen pressar räckvidden hela vägen upp till 70 mil. Polestar 4 är en fantastisk bil att köra, men den når inte riktigt samma milstolpar när det gäller hur långt du kommer på en laddning, säger Kristian.

Polestar svarar med hög körglädje. Trots att Volvo ES90 har fler hästkrafter i toppversionen, är Polestar 4 snabbare från 0 till 100 km/h tack vare sin lägre vikt.

– Man kan tro att Volvon skulle vara snabbare. Den har ett massivt hopp i sin kraft, från Polestarens 544 hk till hela 680 hk. Men 0 till 100 km/h går på fyra sekunder i Volvon, jämfört med 3,8 sekunder i Polestar 4, fortsätter Kristian.



*Polestar 4 väger 2 350 kilo,
medan ES90 väger 2 600 kilo. Trots färre hk är Polestar 4 snabbare 0-100.*

Kristian menar att Polestar är roligare för den som vill ha körglädje. Vill man istället ha en tyst och bekväm bil passar Volvo bättre.

– Det kokar ner till om du vill ha en sportig bil att kasta runt på kurviga vägar eller om du vill ha ansträngningslös cruising i total tystnad. Volvon är betydligt mer bekväm, men Polestaren är för de som älskar själva körningen, säger Kristian.

Volvo ES90 utstrålar lyx, och vill man ha allt på plats kan priset skena. En fullt utrustad ES90 kan bli betydligt dyrare än en motsvarande Polestar 4. Något som avgör för många köpare.

– Det skiljer 200 000 kronor mellan dessa två om du väljer de fullutrustade versionerna. Är Volvo ES90 värd det? Tja, du får luftfjädring, Bowers & Wilkins-ljud och bättre laddning, men det är en massiv prisskillnad för den genomsnittlige köparen, avslutar Kristian.

LÄS MER:

- [Volvo EX30: Räckvidd, batteri, pris, mått, fakta och bilder](#)
- [Enorma skillnader: Bilarna som håller värdet bäst](#)
- [Otroliga körsträckan i Kristians dieselbilar](#)
- [TEST Volvo XC40 Recharge 2023: Räckvidd, pris och betyg](#)
- [Första testet av nya Polestar 3: "Chockad av bilen"](#)
- [Första testet av Polestar 4: Världsklass – bitvis](#)
- [Volvo EX90: Räckvidd, pris, prestanda, mått, vikt och bilder](#)



Anton Nordgren



2. Mercedes CLA har mycket rätt men också flera onödiga problem

14 jan. 2026

Min recension av Mercedes CLA, en bil som jag kört runt med i en veckas tid och under denna tid lärt mig lite mer om bilen. Jag går igenom bilens utrymmen, specifikationer, köregenskaper, förbrukning och mycket mer.



FILM: https://youtu.be/1DCZ_QuEZIs

00:00 – Intro	11:59 – Baksätet
00:24 – Reklam	13:45 – Förarmiljön
00:34 – Plattformen	17:47 – Förarskärmen
01:20 - Kombi och SUV	18:32 – Infotainment
02:20 – Identitetskrisen	25:34 – Appen
03:47 – Frunk	27:17 – Röstassistenten
04:06 - Pris och specifikationer	29:25 - Garanti och service
04:58 - Verklig förbrukning	30:00 – Stadskörning
05:38 – Växellåda	32:35 – Självparkering
06:34 – Bagage	33:25 – Motorväg
07:38 – Laddning	35:32 - Aktiv körning
11:18 - Komplicerade tillval	39:16 - Summering

3. Kinas eldrivna supersportbil utmanar Europas lyxbilar

Av Christian Pedersen

Uppdaterad 16 jan. 2026 Publicerad 16 jan. 2026

Med extrem prestanda, djärv design och aggressiv prissättning markerar GAC att konkurrensen om framtidens supersportbilar har gått in i en ny fas.



En elbil från Kina tar nu sikte på den exklusiva sportbilsklassen

Under lång tid har Kina främst förknippats med prisvärda elbilar och snabb industrialisering.

Nu riktas strålkastarljuset mot ett helt annat segment.

Den kinesiska tillverkaren GAC har presenterat Hyptec SSR, en eldriven supersportbil som siktar rakt in i ett territorium som traditionellt dominerats av europeiska prestigevarumärken.

Modellen har redan väckt uppmärksamhet i internationell motorpress, inte minst genom jämförelser med etablerade prestandabilar från Italien och Kroatien.

Ambitionen är tydlig. Kina vill inte längre bara vara en volymspelare, utan även konkurrera om status, teknik och körglädje. Det skriver Auto Bild.

Prestanda som förändrar spelplanen

Hyptec SSR är byggd för att imponera på pappret.

Med tre elmotorer och fyrhjulsdraft levererar bilen en effekt på upp till 1.224 hästkrafter.

Accelerationen från stillastående till 100 kilometer i timmen sker på under två sekunder, vilket placerar modellen i absolut toppskikt globalt.

Batteriet på 75 kilowattimmar ger en räckvidd på cirka 415 kilometer enligt WLTP, en siffra som sticker ut i ett segment där räckvidd ofta prioriteras bort till förmån för rå prestanda.



Kinesisk eldriven supersportbil med saxdörrar och tydligt fokus på extrem prestanda

Kombinationen av låg tyngdpunkt, avancerad chassiteknik och aktiv aerodynamik understryker att det här inte är ett koncept, utan en färdig produkt.

Design och interiör med tydliga ambitioner

Formgivningen är aggressiv och låg, med drag som för tankarna till klassiska europeiska supersportbilar.

Samtidigt är uttrycket tydligt modernt, med fokus på elbilens möjligheter snarare än förbränningsarv.

Invändigt möts föraren av en digital miljö med breda skärmar, hög materialkvalitet och sportstolar som tydligt signalerar prestanda.

Det är en interiör som snarare konkurrerar med exklusiva märken än med traditionella elbilstillverkare.

Prispress som oroar konkurrenterna

Det kanske mest strategiskt intressanta är prissättningen.

I Kina säljs HYTEC SSR till en nivå som motsvarar en bråkdel av vad europeiska supersportbilar kostar.

Även om exportpriser sannolikt blir högre innebär kalkylen ett tydligt hot mot etablerade aktörer.

För investerare och bilindustriella beslutsfattare är signalen tydlig. Kina har nu både tekniken och självförtroendet att utmana i premiumsegmentet.



Christian Pedersen



4. Rivian startar förserieproduktion av Rivian R2

Posted by Kristofer Rask januari 16, 2026

Lanseras i Sverige 2027



Amerikanska elbillstillverkaren Rivian har nu nått en stor och viktig milstolpe med sin kommande volymmodell Rivian R2. De första leveranserna ska starta i år och nu har en tidig tillverkningsserie börjat rulla av fabrikslinan.

– R2-produktionen har nu gått in i valideringsfasen och de första bilarna rullar av bandet i Normal. Vi är väldigt glada över att snart kunna börja leverera till kunder, skriver RJ Scaringe, VD för Rivian i en kort kommentar.

De första leveranserna av Rivian R2 kommer att starta under detta året. Först ut är den amerikanska marknaden, men R2 är också den första modellen från elbillstillverkaren som ska lanseras i Europa.

På den svenska Rivian-webbplatsen står det att R2 kommer 2027. I USA har den fått ett riktpreis på 45 000 dollar (415 000 kronor), ska erbjuda en räckvidd som överstiger 550 kilometer och ska klara 0 till 100 km/h på 3,2 sekunder. Den är ungefär 15 centimeter längre än en Volkswagen ID.4.

Volkswagen är även en partner till Rivian och tillsammans har de startat bolaget RV Tech. Det i samband med att Volkswagen gjorde en jätteinvestering i Rivian i utbyte mot Rivians elbilsteknik och mjukvarukompetens.

Volkswagens kommande **instegsmodell ID. Every1** kommer att använda sig av teknik från Rivian. Det är investeringen från Volkswagen som gjort det möjligt för Rivian att sätta R2 i produktion.



RJ Scaringe beundrar den tidiga förserien



5. Avslöjar super-Mustang: Får V8 på över 700 hk

Av Kevin Neemé

16 januari 2026, 11:09

Nu har Ford avslöjat sitt nya monster. Den får över 700 hästkrafter och 5,2-liters V8 med kompressor. Här är nya Mustang Dark Horse SC.



Höj volymen och lyssna på avgasljudet: pic.twitter.com/eTs4P2J8az

Det här är Mustangen som inte skulle finnas. Först byggde Ford en extrem GTD som kostar som ett mindre hus och bara når ett fåtal utvalda. Nu tar märket samma recept med kompressormatad V8, bankomponenter, racing-DNA och släpper lös det i en bil som faktiskt är tänkt att köras på gatan.

– Dark Horse SC är utvecklad av ingenjörer som lever sina liv på racingbanor och det syns i varje detalj på bilen, säger chefsingenjören Arie Groeneveld på Ford.

Ford Mustang GTD är Fords mest kompromisslösa Mustang någonsin. En nästan ren banbil med över 800 hästkrafter, avancerad aerodynamik och extrem prislapp. Nu ska nya Dark Horse SC bygga vidare på samma idé. Men i ett format som fler kan köpa, äga och använda både till vardags och på bana.

– Genom att arbeta tätt med GTD-teamet kunde vi ta över teknik som kolfiberkeramiska bromsar och extrema Michelin-däck till Dark Horse SC, men i ett paket som fungerar på gata, säger Groeneveld.



Under huven sitter en 5,2-liters V8 med kompressor, nära släkt med GTD-motorn. Den smäller till direkt när du gasar. Exakta effektsiffror hålls hemliga, men allt pekar mot runt 700 hästkrafter. Det är ett tydligt steg upp från vanliga Dark Horse och placerar SC bland de mest kraftfulla serieproducerade Mustangerna någonsin. Kraften går genom en sjustegrad dubbelkopplingslåda, med fokus på snabba växlingar snarare än klassisk cruising.

Men Dark Horse SC handlar inte bara om motor. Bilen har utvecklats parallellt med GTD och Fords tävlingsbilar, och det märks i tekniken. Stora Brembo-bromsar, omarbetat chassi och den senaste generationens MagneRide-fjädring ska göra att bilen klarar hård körning varv efter varv, utan att tappa grepp eller stabilitet.

För den som vill gå ännu längre finns ett Track Pack. Då sänks vikten rejält, baksätet plockas bort och bilen får kolfiberhjul, extrema Michelin-däck och ett aeropaket som faktiskt gör skillnad på bana. Det handlar inte om utseende, utan om grepp, kylning och ut hållighet när tempot skruvas upp. Invändigt är kopplingen till GTD tydlig.

Sportigare ratt, mer greppvänliga material och avancerade körsystem som låter föraren välja hur mycket hjälp bilen ska ge. Från relativt förlåtande till helt utan skyddsnät.

– Det här är en bil som världen kanske inte såg komma. Men det är exakt vad som händer när man låter racingingenjörer bygga en gatbil, säger chefsingenjören Arie Groeneveld.

Prislappen är ännu inte officiell men Ford är tydliga med att Dark Horse SC inte ska konkurrera med GTD. I stället fyller den luckan mellan vanlig Mustang och extrem samlarbil. En super-Mustang för dem som vill ha kompressormatad V8, brutal prestanda och äkta racingkänsla. Men i ett paket som är byggt för gatan och med en betydligt lägre prislapp.



Kevin Neemé

LÄS MER:



Nya Ford Mustang blir Sveriges billigaste V8-bil



Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år



Ny super-Mustang: 815 hk och manuell låda



Så gömdes Bullitts Mustang i 38 år – värd 40 milj



Mustang brann upp – fick välkomstpaket: "Ett hån"



Nytt Mustang-monster med 800 hk till Europa



Bildspecial: Allt om helt nya Ford Mustang



6. Jag kollar in Renault Twingo E-tech

Posted by Kristofer Rask

januari 12, 2026

Liten eldriven stadsbil för 20 000 euro



I samband med helgens bilmässa i Bryssel var Renault på plats för att visa upp den nya kompakta elbilen Renault Twingo E-Tech. En liten elbil på 3,79 meter som ska göra elbilar tillgängliga för fler. Det med en prislapp runt 20 000 euro.

Elbilen har Renault utvecklat på endast två år och är framtaget för att vara en av de billigaste elbilarna i Europa. Renault Twingo Electric är utvecklad som en renodlad stadsbil.

Räckvidden är 263 kilometer enligt WLTP vilket är fullt tillräckligt för pendling, kortare ärenden och stadskörning. Batteriet på 27,5 kWh är litet men kan snabbladdas med 50 kW vilket gör det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på 30 minuter.

Design med tydliga arv

Jag tog en närmare titt på Twingo i samband med att den visades upp på mässan:

Utseendet är lekfullt och kompakt med flera tydliga referenser till den ursprungliga Twingo. Runda lampor, enkla former och detaljer som knyter an till modellens historia ger bilen ett igenkännbart uttryck.

Fokus ligger inte på exklusiva material utan på funktion och kostnadskontroll vilket märks både utvändigt och invändigt. Interiören präglas av hård plast och enkla lösningar men helhetsintrycket är genomtänkt.



Förarplatsen erbjuder fysiska reglage, ett Google-baserat infotainmentsystem och en layout som är lätt att förstå även för ovana elbilsförare.

Trots sina kompakta yttermått erbjuder Renault Twingo Electric goda utrymmen i fram-sätet där även längre förare får plats utan problem, vilket visar att hjulbasen har utnyttjats effektivt. Baksätet är mer begränsat och lämpar sig främst för kortare resor eller barn.

Bagageutrymmet är enkelt men funktionellt med en djup lastyta som passar bra för matkassar och vardagliga behov. Flexibiliteten ökar genom fällbara säten, men bilen är tydligt byggd för stadsliv snarare än familjesemestrar.

Renault Twingo har inte kommunicerat några svenska priser för den lilla elbilen, men försäljningen ska starta på utvalda marknader under detta året. Twingo Electric blir ett viktigt tillskott i segmentet för små och prisvärda elbilar.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)

7. Stellantis kan lansera elbilar med räckviddsförlängare

Publicerad 2026-01-16 11:09 (uppdaterad 2026-01-16 11:22)

Text Erik Söderholm

En liten bensinmotor ska få betydligt fler bilköpare att välja en "elbil". Det hoppas jättekoncernen Stellantis som nu tittar närmare på tekniken.



Många bilmärken rusar just nu för att ta fram elbilar med så kallade räckviddsförlängare. Det gäller inte bland annat **nya Volvo XC70** som har den här typen av teknik.

Även Stellantis tittar närmare på att förse sina elbilar med en bensinmotor. Tekniken skulle i så fall hämtas från kinesiska märket **Leapmotor** som ingår i koncernen och som lanserat två elbilar med räckviddsförlängare.

Det skulle i så fall kunna bli aktuellt för både Opel, Citroën, Peugeot, DS och Fiat, enligt Leapmotors vd Tianshu Xin.

– Räckviddsförlängare är en bra teknologi och vi utforskar möjligheterna till att använda det i vårt utbud, säger han till **Autocar**.

I en elbil med räckviddsförlängare används inte förbränningsmotorn för att driva hjulen utan för att ladda upp batteriet. Det är elmotorn som driver hjulen.

BMW och Mazda är två märken som tidigare haft elbilar med räckviddsförlängare, men **båda har gett upp tekniken**.

Nu spås den få en renässans när **EU lättat på utsläppskraven** och bilköparna i många länder fortfarande inte vill gå över till helt eldrivna bilar.

En skillnad mellan gamla elbilar med räckviddsförlängare och nya är att flera av de nya modellerna också kan laddas i ett uttag.



BMW skrotade elbilen i3 med räckviddsförlängare, eller "REx" som modellen kallades. Nu upplever tekniken en renässans.



Volkswagen ska lansera elbilar med räckviddsförlängare



Renault kan lansera elbilar med räckviddsförlängare



BMW väcker liv i räckviddsförlängaren



Volvo XC70 kommer tillbaka som laddhybridsuv

8. Så mycket sliter snabbladdning på batteriet – ny studie ger ett svar

Publicerad 16 jan 2026 kl 13.32 Johan Kristensson reporter

Snabbladdning gör att batteriet åldras dubbelt så snabbt jämfört med vanlig laddning. Men påverkan är på det stora hela ända ganska begränsad. Det är slutsatsen i en analys av data från 22 700 elbilar.



Bil som laddas vid en av Ionitys snabbladdare

Snabbladdning är en nödvändighet för att långresor med elbil ska bli möjliga att utföra på ett tidsmässigt rimligt vis. Detsamma gäller för en hel del elfordon i kommersiell drift, som lastbilar.

Att fylla batteriet med stora mängder energi på kort tid sliter på batteriet. Exakt hur mycket är en fråga som fortfarande diskuteras flitigt.

Nu kommer ytterligare en bit till pusslet, i form av en analys utförd av det amerikanska bolaget Geotab, som utvecklar system för att hantera och övervaka fordonsflottor.

2,3 procent i snitt

Bolaget kommer fram till en genomsnittlig årlig degraderingstakt om 2,3 procent. För varje år som batteriet används får det alltså 2,3 procent lägre energilagringsskapacitet.

Fordon som i hög utsträckning förlitar sig på snabbladdning med en effekt över 100 kW kan förvänta sig en snabbare degradering om upp till 3 procent per år. Fordon som främst långsamladdar via en vanlig AC-laddare kan komma undan med cirka 1,5 procents årlig degradering.

Snabbladdning sliter alltså mer på batteriet än vanlig laddning, men det handlar ändå inte om någon drastisk försämring. Den ligger inom det som hanteras av tillverkarens garanti – typiskt 70 procent återstående kapacitet efter åtta år eller 160 000 km.

– Elbilsbatteriernas hälsa är fortsatt stark, även när fordonen laddas snabbare och används allt mer intensivt, säger Charlotte Argue, senior chef för hållbar mobilitet på Geotab, [i ett uttalande](#).

En annan slutsats är att batterier som används i kallt klimat åldras cirka 0,4 procent snabbare än de i mildt klimat, men att laddeffekten som används har betydligt större påverkan på helheten.

Som underlag för sin slutsats har Geotab data insamlat från 22 700 elbilar i verklig drift från 21 olika tillverkare och modeller.

Tidigare analys

Bolaget gjorde en liknande analys 2024. Då visade den 1,8 procent genomsnittlig degradering per år. Att värdet har ökat till 2,3 procent förklaras med att snabbladdning används i allt högre utsträckning.

Liknande tester har gjorts av andra aktörer, till exempel [Norsk Elbilsförening och Aviloo 2022](#). Resultatet var liknande som i den nu aktuella analysen, även om det inte går att jämföra rakt av – elbilar som enbart snabbladdas tappade i genomsnitt 27 procent kapacitet efter 20 000 mil jämfört med 10 procent för bilar som aldrig snabbladdas.

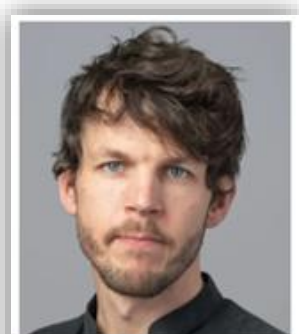
Läs mer:



[Se till hela kostnaden för bilen – då dyker överraskningen upp](#)



[Volvo bekräftar: Nya elbilen klår BMW – får 810 km räckvidd](#)



Johan Kristensson



9. Chockpriser – för att försäkra vanliga elbilar

Av Kevin Neemé

18 januari 2026, 08:11

Att försäkra en elbil är i många fall chockartat dyrt. Sveriges vanligaste elbil kan kosta 32 000-72 000 kronor per år att försäkra, visar en granskning Carup gjort.



Begagnade elbilar har gått ner i pris och blivit riktigt överkomliga i många fall. Men en ny granskning Carup gjort visar att försäkringen riskerar bli en dyr smäll. Att försäkra de vanligaste elbilarna kostar 10 000-tals kronor om året för vanliga svenskar. För vissa bilar är kostnaderna så höga att elbilen i praktiken är omöjlig för många svenska hushåll.

Jämförelsen vi gjort bygger på försäkringstagare med samma körsträcka och liknande villkor. Det är inte extrema fall eller ovanliga riskprofiler. Ändå når försäkringskostnaderna nivåer som snarare förknippas med exklusiva sportbilar än vanliga vardagsbilar. Samtliga är populära modeller på svenska vägar. Endast en av elbilarna kostar under 1 000 kronor per månad att helförsäkra. Ofta ligger försäkringarna runt 2 000 kronor och i vissa fall mycket mer. Över ett år blir premien i många fall 15 000-35 000 kronor.

En Tesla Model Y kan kosta drygt 71 000 kronor om året att helförsäkra för en 30-åring i Storstockholm hos vissa bolag. Väljer du "Hel stor" kostar det 87 000 kronor per år. Det motsvarar 58 kronor per mil. För att jämförelsen inte ska bli för extrem har vi dock utgått från en 29-åring i Umeå och en 51-åring i norra Storstockholm.



Audi Q8 55 e-tron

En Tesla Model Y kan kosta drygt 71 000 kronor om året att helförsäkra för en 30-åring i Storstockholm hos vissa bolag. Väljer du "Hel stor" kostar det 87 000 kronor per år. Det motsvarar 58 kronor per mil. För att jämförelsen inte ska bli för extrem har vi dock utgått från en 29-åring i Umeå och en 51-åring i norra Storstockholm.

Så mycket kostar försäkringen för en 29-årig man i Umeå

Försäkringstagare: Man, 29 år Umeå	Länsförsäkringar (kr/mån)	Folksam (kr/mån)	Trygg-Hansa (kr/mån)	If (kr/mån)	Skillnad dyrast-billigast (kr/år)
Tesla Model Y Long Range AWD	ingen uppgift	2 717 kr	1 569 kr	1 649 kr	13 776 kr
Tesla Model 3 Performance AWD	ingen uppgift	3 018 kr	1 354 kr	2 270 kr	19 968 kr
VW ID.4 GTX 4 Motion	680 kr	1 434 kr	873 kr	939 kr	9 048 kr
Audi Q8 55 e-tron quattro	2 291 kr	2 733 kr	1 947 kr	2 912 kr	11 580 kr
Polestar 2 Long Range Dual Motor	ingen uppgift	1 698 kr	1 248 kr	1 294 kr	5 400 kr

Så mycket kostar försäkringen för en 51-årig man norr om Stockholm

Försäkringstagare: Man, 51 år, Storstockholm	Länsförsäkringar (kr/mån)	Folksam (kr/mån)	Trygg-Hansa (kr/mån)	If (kr/mån)	Skillnad dyrast-billigast (kr/år)
Tesla Model Y Long Range AWD	1 269 kr	1 894 kr	1 956 kr	1 500 kr	8 244 kr
Tesla Model 3 Performance AWD	1 402 kr	ingen uppgift	1 710 kr	1 525 kr	3 696 kr
VW ID.4 GTX 4 Motion	669 kr	1 025 kr	1 000 kr	965 kr	4 272 kr
Audi Q8 55 e-tron quattro	ingen uppgift	ingen uppgift	1 982 kr	2 287 kr	3 660 kr
Polestar 2 Long Range Dual Motor	1 169 kr	1 166 kr	1 340 kr	1 045 kr	3 540 kr

Beräknat på helförsäkring utan några extra tilläggstjänster, körsträcka 1500 mil/år, självrisk: Länsförsäkringar (4 000 kr), Folksam (5 000 kr), Trygg-Hansa (4 500 kr), If (5 000 kr).



Tesla Model 3 Performance

Tesla Model Y är Sveriges vanligaste elbil och marknadsförs som ett familjevänligt alternativ. Ändå kostar den som lägst över 15 000 kronor att helförsäkra per år för en 51-årig man. Den som inte jämför priserna kan få betala 24 000 kronor per år. En 29-åring i Umeå som bildat familj och vill försäkra sin Model Y kommer inte billigare undan än 18 800 kronor, hos det dyraste bolaget kostar det 36 000 kronor om året. För en yngre person i Stockholm är det ännu dyrare. En 30-åring i en Stockholmsförort kan få betala 71 000 kronor om året för en Tesla Model Y.

Allra dyrast är det för den sportigaste modellen i jämförelsen. Tesla Model 3 Performance, med hög effekt och fokus på prestanda sticker ut rejält. Här är försäkringen genomgående på mycket höga nivåer, oavsett bolag. För många handlar det om en årskostnad som närmar sig eller passerar 20 000 kronor. Men även mer vardagsnära elbilar är långt ifrån billiga att försäkra.

Samma höga priser gäller Audi Q8 e-tron. En stor elbil som ofta används som familjebil, men där försäkringen kan bli oväntat tung för privatekonomin. Men försäkringen riskerar att bli dyr för de flesta. Även de billigaste alternativen hamnar runt 24 000 kronor per år, oavsett om föraren är 29 eller 51 år gammal. Polestar 2 Long Range Dual Motor hamnar något lägre i jämförelsen, men försäkringen är långt ifrån billig. För en 29-årig man i Umeå kostar den billigaste helförsäkringen cirka 15 000 kronor per år. För en 51-årig man i Storstockholm går det att komma undan något billigare men ändå runt 12 500 kronor per år som lägst.

Samtidigt finns motsatsen. Volkswagen ID.4 GTX är billigast att försäkra av alla bilar i jämförelsen. Här handlar skillnaden mellan bolagen om runt 9 000 kronor per år. Fortfarande mycket pengar, men betydligt lägre nivåer än för flera andra elbilar med liknande storlek och teknik.



Volkswagen ID.4 är billigast att helförsäkra av elbilarna i jämförelsen

Med dagens nivåer riskerar försäkringskostnaden att bli ett direkt hinder för omställningen till el för samtidigt finns ett märkligt glapp i ekonomin. Med det **nya elbilsbidraget går det i dag att privatleasa en Renault 5 för 1 140 kronor i månaden**. Det är alltså billigare att leasa en helt ny liten elbil än vad det kostar att helförsäkra flera av de "familjevänliga" elbilar som redan rullar på svenska vägar.

LÄS MER:



Därför rasar dieselpriiset – under 16 kr litern här



Därför kan en elbil kosta 50 000 kr att försäkra



Nytt prisras – här tankar du under 16 kr/liter



Ny elbil sparar 29 000 kr/år mot begagnad bensin-...



Därför rasar priset på bensin – okända faktorn



Elbil vs bensin och diesel – billigast att köra just nu



Bensinen under 15 kr – då kan priset bli ännu lägre



Kevin Neemé

10. Audi A5 var modellen som lyfte hela märket

Publicerad 2026-01-18 6:30

Text Erik Söderholm

Vacker att titta på och majestätisk att köra – Audi A5 hyllades när den var ny. Men efter några år drabbades många ägare av ekonomisk huvudvärk.



Om den ser tillräckligt bra ut kan en enda bilmodell höja ett helt bilmärke. Det visar inte minst Audi A5 som presenterades 2007.

Det tyska märket som knappast gjort sig känt för emotionell design drämde till med en slank och stilfull coupémodell på Genèvealongen. Vissa tyckte till och med att den hade italienska vibbar.

Och det var kanske inte så konstigt: designern Walter de Silva är italienare med ett förflutet på bland andra Alfa Romeo.

– Audi A5 är den vackraste bilen jag någonsin designat, sa han om bilen som senare även anlände som cabriolet och coupé.

”Audi A5 är den vackraste bilen jag någonsin designat”

Bilen övertygade dessutom även när det var dags för provkörning. Vi Bilägare berömde interiören som utstrålade ”elegans och funktion”, och de ”majestätiska” köregenskaperna.

”Med bara två i bilen kan man uppleva den som en riktigt mysig långfärdsvagn”, skrev vår provförare.



*Slank kaross och mysiga köregenskaper charmade föraren när Audi A5 var ny.
Men under huven fanns en tickande bomb*

Men den vackra karossen kom också med en baksida. Vid den här tiden hade Audi en fyrcylindrig bensinmotor med turbo och direktinsprutning som kunde ställa till med allvarliga och kostsamma problem för ägarna.

Hög oljekonsumtion gjorde till och med att vissa bilhandlare slutade köpa in bilarna på grund av risken för problem.



Audi A5 har gått från slank coupé till kombi på den svenska marknaden

I dag är Audi inne på tredje generationen A5, men någon coupé är den inte längre. I stället har Audi A5 blivit en sorts "A4 Plus" med sedan-, halvkombi- eller kombikaross.

Inget fel med det, förstås, med tanke på hur bra den presterade i vårt test.

"Det råder inget tvivel om att Audi lyckats väldigt bra med nya A5 Avant. Visst är prislappen ansevärd men man får också en hel del för pengarna", blev domen.



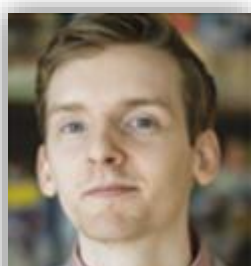
Audi knockade konkurrenterna med aluminiumteknik



Knepen som kapade förbrukningen i Audi 100



Audis kluriga fins – där negativt var positivt



Erik Söderholm

11. Voisin C28 Aérosport 1935

Lästid: cirka 6 minuter | Skriven av Ben Branch | 26 juli 2016

Gabriel Voisin var utan tvekan en av de djärvaste bildesigners världen någonsin har sett. Det råder knappast någon tvekan om att han står stark bland sina samtida från tjugo- och trettiotalen.



Gabriel och hans bror Charles lärde sig troligen sin kreativa "drivkraft"-attityd till livet under handledning av sin morfar som tog de två pojkarna under sina vingar efter att deras far övergett familjen. Deras farfar lärde pojkarna självdisciplin och tog dem med på många äventyr, äventyr som ledde dem till originellt kreativt tänkande och utvecklade hos Gabriel en önskan om kreativ design. Efter att deras farfar gått bort skickades Gabriel till skolor i Lyon och Paris, och efter hemkomsten gav han och hans yngre bror Charles efter för sin kreativa passion genom att bygga en ångbåt, ett gevär och en bil.

Gabriel utvecklade en passion för flygning tidigt i vuxenlivet och, utan tvekan med utgångspunkt i de attityder hans farfar hjälpt honom att ingjuta, började han experimentera med flygning tills Gabriel och Charles 1906 hade etablerat sin egen flygplansbyggnadsanläggning så att de 1911 producerade fungerande flygplan. Charles omkom tragiskt i en bilolycka 1912 och trots djup sorg över hans död fortsatte Gabriel så att hans företag vid utbrottet av första världskriget byggde flygplan för krigsinsatsen, inte bara för Frankrike utan även för andra nationer. Gabriel Voisins företag tillverkade tusentals flygplan för krigsinsatsen, användes för bombning och spaning.

I slutet av första världskriget stod Gabriel Voisin plötsligt inför tomma orderböcker för flygplan och han hade fått nog av kriget, så han bestämde sig för att lämna flygplansbyggarbranschen och istället ge sig in i biltillverkning. Till skillnad från de allra flesta biltillverkare vid den tiden hade Gabriel Voisin dock en gedigen kunskap om flygplansdesign och tillverkning, som han använde för att skapa motorbilar, och inte bara för vanliga bilar utan för de bästa bilar man kunde skapa, och för att skapa dem med en karakteristisk fransk stil.



De första Avion Voisin-bilarna var vackert designade och byggda men hade semikonventionellt utseende. Mekaniskt antog Gabriel Voisin hylsventilmotorn som ursprungligen skapades av amerikanen Charles Yale Knight och förfinades och förfinades av Daimler i Storbritannien. Dessa "Silent Knight"-motorer använde ett par cylindriska hylsor med utskurna portar för inlopp och avgaser, där hylsorna rörde upp och ner för att öppna och stänga portarna vid behov. Utan några ventiler som klickade igen var dessa motorer så tysta som möjligt men var något oljetörstiga eftersom smörjolja läckte in i förbränningskammaren. Så bilar som drevs av dem lämnade en strimma blå oljerök från avgaserna.

Det var först 1934 som Gabriel Voisin fullt ut använde sin kunskap om flygplansaerodynamik på sina bilar. Modellåret 1934 introducerade han en "prototyp"-modell som han kallade Aérodyne. Den byggdes på C26-chassit men såg ut som inget som föregått den. Det här var en bil som i princip var formad som en vingprofil. Dess låga främre "luftdamm" får luften att flöda upp längs dess svepande karossbåge över det böjda taket och sedan mjukt ner för att lämna slutet av kurvan vid bilens bakdel. Effekten av en sådan tillämpning av aerodynamisk form är inte bara att luften strömmar över bilen med minimal avbrott, utan också att skapa ett lågtrycksområde under bilen som hjälper till att trycka ner bilen i hög hastighet och därmed göra den mer stabil. De flesta moderna gatbilar använder exakt samma princip.

Gabriel Voisin nöjde sig inte med att bara göra en bil som var fantastisk att se på och tyst i drift, utan insisterade på bästa kvalitet på tillverkning, utrustning och inredning. Han använde aluminium i stor utsträckning och lade ut interiören i sina bilar som ett flygplan. Hans bilar var dyrare än en Bugatti och därför hade få råd med dem under depressionstidens trettital, vilket ledde till att hans företag hamnade i allt större ekonomiska svårigheter.

Gabriel Voisins "pièce de résistance" var hans sista bil, C28 Aérospout. Denna tvådörrars "berline" visades på Paris Auto Salon 1935.



Denna bil hade en hel kaross där skärmarna bildade en sammanhängande helhet med karossen istället för att vara fästa vid chassit som utskott på vardera sidan av motorutrymmet, vilket tidigare varit stilen. C28 Aéroport är den mest aerodynamiska av Gabriel Voisins konstruktioner och är också ett av de mest framstående exemplen på "Art Deco"-biledesign som någonsin setts. Med sin 3,3-liters "Silent Knight"-motor som genererade 102 hk och en lättvikt aluminiumkaross var detta en bil som kunde köra nästan ljudlöst upp till cirka 80–90 mph. Utrustad med en fyrväxlad Cotal epicyklisk förvalsväxellåda med överväxel var detta en bil som också var mjuk och lätt att köra, särskilt jämfört med andra bilar från perioden som vanligtvis hade antingen en "krock"-växellåda eller en konventionell manuell växellåda med synkronisering på de två översta växlar. Föraren av en Cotal epicyklisk förselektor behövde bara flytta växelväljaren till nästa önskade växel, och när växlingen krävdes tryckte föraren helt enkelt ner och släppte kopplingspedalen och den nya växeln kopplades in. Snabbt, enkelt och ingen "dubbel urkoppling" krävs.

Avions Voisin C28 Aéroport var gjord för att både stanna och köra – den var utrustad med hydrauliska trumbromsar på fyra hjul, så helhetsintrycket när bilen kördes var en kontrollerad, smidig och nästan ljudlös drift. Visuellt är den här bilen en huvudvändare som få, om ens någon, kan matcha. Dess utseende är sådant att det är absolut garanterat att det drar en publik. Den ser ut som en bil som borde vara en filmstjärna, och hade det inte varit för att Avions Voisin var alltför djupt inne i ekonomiska svårigheter skulle den med stor sannolikhet ha blivit en bil för Hollywoodkändisar. Men på grund av Avions Voisins ekonomiska situation och en viss herr Hitlers verksamhet upphörde Avions Voisin att bygga bilar och Gabriel Voisin kunde inte framgångsrikt återvända till biltillverkningen efter krigets slut.



Det tillverkades troligen sex till åtta Avions Voisin C28 Aéroports, varav endast två är kända för att finnas kvar. Den silverfärgade bilen på våra bilder är en av dessa och detta chassi tros vara det som den verkliga bilen som visades på 1935 års Parissalong. Bilen ska ha skadats under andra världskriget och det var inte förrän 1998 som den förvärvades av en samlare som insåg betydelsen av den, och som 2006 påbörjade en åtta år lång totalre-
 novering med äkta C28 Aéroports-delar från en annan Avions Voisin-samlare. Bilen har effektivt återskapats med hjälp av fabriksritningar till ursprungliga specifikationer och interiören har troget återskapats av Hermes i Paris i naturligt vegetabiliskt garvat läder med en varm medelbrun karamellnyans som framhäver den silvergrå lacken vackert.

Denna bil kommer upp på auktion av RM Sotheby's på deras Monterey Auction som hålls under 19-20 augusti på Portola Hotel & Spa, Monterey, Kalifornien.

Denna auktion representerar en unik möjlighet att förvärva en Avions Voisin C28 Aéroports. Det här är en bil som är ungefär så unik som en bil kan vara, skapad av en man med en unik historia. Detta är ett verk av bilkonst som är oöverträffad.



Ben Branch



12. Excalibur SS Series 1 1967



Innan Excalibur byggde extravaganta, ofta pråliga, neoklassiker som lockade kändisar som Liberace, Dean Martin, Tony Curtis och Sonny och Cher, producerade de den sportiga och målmedvetna Series I Excalibur SS. Inspirerad av den legendariska Mercedes-Benz SSK sportbilen och designad av den framstående industridesignern och samlaren Brook Stevens, såg den mer aggressiv ut än Mercedesen den efterliknade och var snabbare än den tyngre Corvette som donerade den kraftfulla small block.

Excalibur J var Brooks Stevens första försök inom bilbyggande. Den använde modifierade Henry J-underställen med en slank, sportig roadsterkaross, och de tre tillverkade exemplaren hade respektabla racingkarriärer i början av 60-talet. Excalibur SS-konceptet uppstod när Stevens och Studebakers ordförande Sherwood Egbert diskuterade en "Mercebaker" som kombinerade Studebaker-underbyggnader med en retro Mercedes-Benz SSK-inspirerad kaross för att locka besökare till Studebaker-montern och främja det amerikanska företagets distributionssamarbete med Mercedes. Trots ekonomiska svårigheter levererade Studebaker ett chassi och en kompressormatad R2 289-motor till Stevens. Brooks söner David och Steve hjälpte till med konstruktionen av prototypen. Bilen färdigställdes på bara sex veckor, men Studebaker var inte i ekonomisk skick att ta sig an ett nytt projekt och vägrade visa bilen i sista stund.

Stevens hade aldrig tänkt ge sig in i bilbranschen, men det blev mycket uppståndelse efter att den enda prototypen visades i New York (efter desperata försök att få bilen med i showen) att hans söner David och Steve snart började bygga denna mycket tilltalande och mycket enkla sportbil för kunderna. Pappa gav avgörande hjälp genom sina omfattande kontakter inom bilindustrin, men hans två söner gjorde det tunga arbetet. Bilen fångade intresset hos flera branschaktörer, inklusive Briggs Cunningham och Hubert Brundage (känd från Brumos Porsche).

Mellan 1964 och 1969 byggde familjen Stevens och deras team 359 exemplar av Series I SS. För produktionsbilar var en 350 hk, 327cid Chevrolet small block-motor monterad långt bak i ett Studebaker Hawk-chassi – hela 29 tum längre än standard.

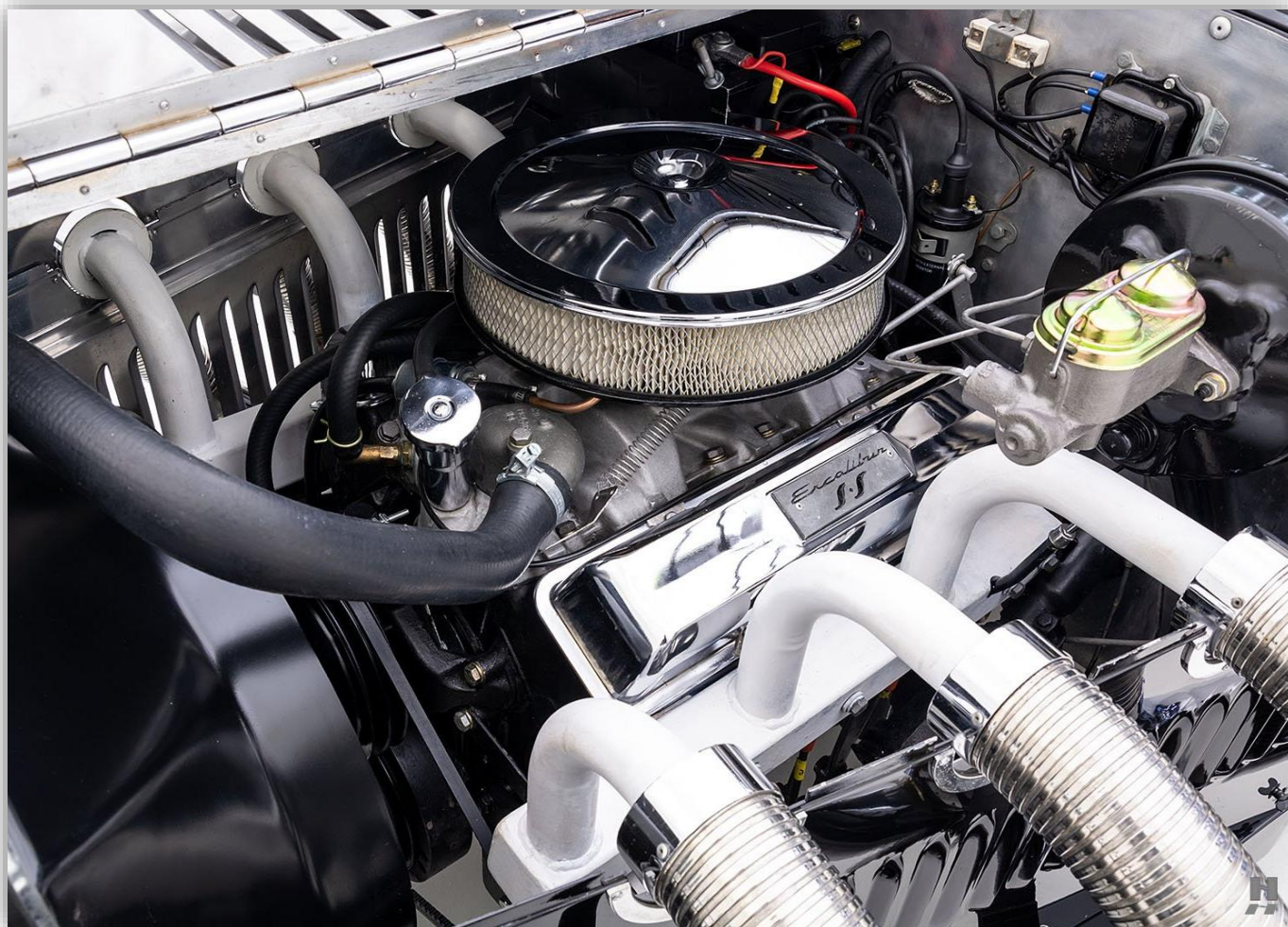


Med sin knappa kaross i glasfiber var Excalibur otroligt snabb och nådde 60 mph på 5,4 sekunder. Med en sådan prestanda skulle det kunna visa en E-Type, Sunbeam Tiger och till och med en Shelby Cobra 289 ett rent set klackar, åtminstone i en rak linje. En artikel i **Automobile Quarterly**, volym 38, nummer 3, fångade essensen av SS i de sex orden i dess titel: "Excalibur: Subtle Like a Broad Sword."

Denna Excalibur SS från 1967 är ett enastående exempel som tidigare var en älskad originalbil med låg körsträcka innan den togs ner till ett naket chassi och noggrant restaurerades under tidigare ägande. Det är verkligen ett av de finaste exemplen i sitt slag, restaurerat till en standard som sällan ses på tidiga Excaliburs. Färdigställd i slående och vackert utförd svart färg över röd klädsel, är den klädd med glittrande kromade trådfälgar, sidorör, bagageställ och en canvas mjuk topp. Denna bil drivs av en kraftfull, datumkodad 327-cid L-79 Corvette-motor kopplad till en tidsriktig Muncie fyrväxlad manuell växellåda, som tros vara original. Det är en av endast 38 exemplar som tillverkades 1967 och är utan tvekan en av de allra bästa som finns kvar.

Mutter-och-bult-restaureringen inkluderade en fullständig omlackering av Studebaker-chassit och fjädringskomponenter i blankt svart, medan fjädringen byggdes om med nya stötdämpare och specialtillverkade röda fjädersgamascher. Bromsarna byggdes också om och försågs med nya belägg och skor. Dessutom installerades ett nytt tändsystem, bränslesystemet förnyades och den ursprungliga kylaren fick ny kärnor och rörledningar med helt nya rör. Motorn är väl detaljerad och toppas med ett par äkta Excalibur SS-ventilkåpor.

Omlackerad i glänsande, hotfullt svart monterades Excalibur noggrant ihop igen, och en ny röd läderinteriör samt svart Stayfast-tak installerades. Lackkvaliteten är utmärkt med högkvalitativ detaljering, passform och finish.

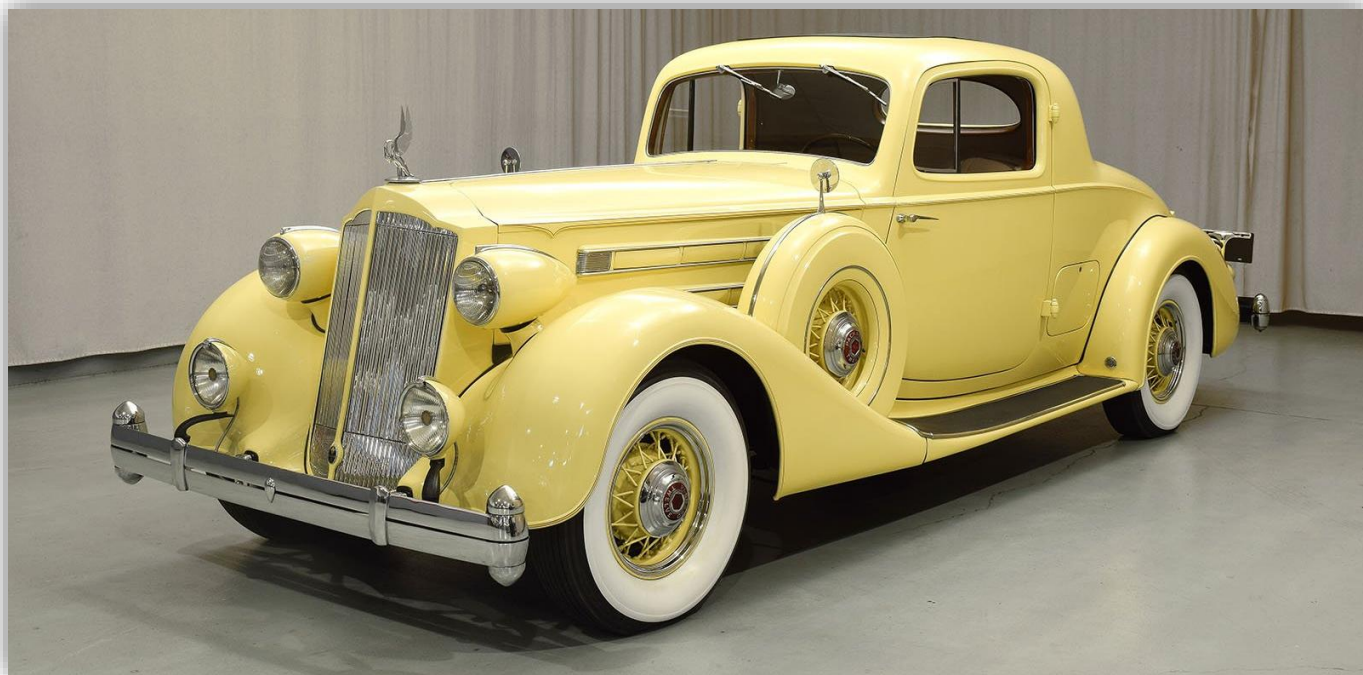


Cockpiten har en instrumentpanel i aluminium som är motordriven och rymmer en rad tidsriktiga mätare, strömbrytare och en original Motorola Radio som du kanske eller kanske inte har en chans att höra när 350 hk 327:an är igång. Som avslutning på allt finns ett set kromade Dayton-trådfälgar med BF Goodrich Silvertown rödlinjedäck.

Excalibur SS roadsters är utan tvekan sällsynta, och de som behandlas med denna nivå av omsorg och noggrannhet är nästintill ovanliga. Sedan restaureringen har denna tidiga "no door" Excalibur SS förvarats i ett klimatkontrollerat garage i Texas och ibland ställts ut. När du väl har sett och kört denna spännande SS Series 1 kommer du att upptäcka att den har mycket mer gemensamt med Lairy Elemental-sportbilar som en Allard J2 eller Kurtis 500S än med sina senare—och mer påkostade—Excalibur-syskon.



13. Lyxbilmärket som misslyckades



Packard (1899 - 1958)

Den exklusiva biltillverkaren Packard övervann depressionen på 1930-talet genom att tillverka fler bilar till överkomliga priser, vilket innebar att företaget kunde förbli relevant inte bara i lyxklassen utan även i mellanklassen. Medan andra märken dog ut, lyckades Packard.

Efter andra världskriget fann Packard det särskilt svårt att konkurrera med lyxmärken från General Motors och detta ledde till att företaget gick samman med Studebaker 1954. Företaget började tillverka ommärkta vanliga Studebakers, och varumärkets image blev lidande. Den sista Packard byggdes 1958.



14. Grattis Dodge Kingsway

Publicerad 28 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Karl och Konungen har namnsdag hyllar vi Kingsway!



Dodge Kingsway Custom 1959

En presskollega skrev för något år sedan om Dodge Kingsway att den var så enkel att inte många amerikaner vill riskera att bli sedda av grannen i en sådan.

Den risken var minimal eftersom bilen med det kungliga namnet Kingsway var en ren exportmodell som inte såldes i USA!

Hade grannen sett en sådan hade han, om han var bilkunnig, utropat - It's a Plymouth with a Dodge front clip!

För det var precis vad Kingsway var - en Plymouth med annan front och emblem från Dodge - en Plodge!.

Chrysler Corporation började med detta redan på 1930-talet men det var först 1946 som namnet Kingsway kom.

Sista årsmodell var 1959. I Sverige sålde Philipsons Dodge Kingsway i konkurrens med den identiska Plymouth som ANA hade.

Det fanns på samma sätt en DeSoto som egentligen var en Plymouth, men den återkommer vi till den 3 februari.



Dodge Kingsway De Luxe 1948



Dodge Kingsway Custom Convertible 1955



Carl Legelius

