



Wartburg 353

1. Premiär för Volvo EX60
2. Provkörning av Citroën C5 Aircross 1,6 Plug-in Hybrid e-DCT
3. Nya Audi RS3 i stora testet
4. Mazda 6e på svenska vägar
5. Volkswagen visar ny stor suv
6. Jaguar spelar rysk roulette
7. Nya V8-motorer kollapsar
8. Subaru inför 10 års garanti på elbilar i Sverige
9. BYD ger elbilar förlängd batterigaranti till 25 000 mil
10. Wartburg 353
11. Fiat 1100 Allemano Cabriolet
12. Grattis Fairlady
13. Lyxbilsmärket som misslyckades



1. Premiär för Volvo EX60

Av Christoffer Gullin

21 jan. 2026

Vad får du för 689 000 kronor



FILM: <https://youtu.be/cUP3P1WaUvQ?t=28>

Volvo har visat upp sin nya elbil EX60, en enormt viktig modell för tillverkaren. Bilen kommer byggas här i Sverige och har flera komponenter som också tillverkas i Sverige. Den kommer i flera versioner där en av dem är mer offroad-fokuserade. Volvo EX60 börjar på 689 000 kronor.



Christoffer Gullin

Teknikens Värld

2. Provkörning av Citroën C5 Aircross 1,6 Plug-in Hybrid e-DCT

Publicerad av Sanne Hansen

20 jan 2026 kl 14.03

Citroën ligger inte på latsidan och senast att få en uppdatering är C5 Aircross. Den finns i olika versioner men vi börjar med att provköra laddhybriden. Drygt åtta mil på el, en välutrustad interiör och ny logotyp i fronten – hur är den?



Citroën C5 Aircross har kommit i ny generation. Ny front och ny logotyp är mest framträdande bland designnyheterna. Foto: Patrik Lindgren / Expressen Lifestyle

Suvar i C-segmentet är och har varit det hetaste länge nu. Har de elektrifiering blir de ännu mer populära. **Citroën** uppdaterar sitt programutbud för fullt och till det här segmentet bidrar de med sin **C5 Aircross**. Den finns med olika motoralternativ och alla är naturligtvis elektrifierade på ett eller annat sätt, men vi provkör laddhybriden.

Det är alltså en helt ny generation och det syns främst på det nya designspråket som varumärket har implementerat. Det är lite mjukare linjer än tidigare, stilrent om man så vill (och även generiskt, Citroën börjar se ut som "alla andra"), och så ny front med ny logga. De tidigare upphöjda Citroën-topparna är numera ett slätt, runt emblem som kan lysas upp. Det är ju åt det hållet de flesta tillverkare gått nu, att logotypen ska vara upplyst och "platt" i stället för lite tredimensionell som varit trendigt tidigare.



Det här är nytt

Generation. Det här är en helt ny generation C5 Aircross. Den finns som hybrid, laddhybrid eller eldriven. Det innebär att man har slopat mildhybrid- och dieselsversionerna från den förra generationen. Och nytt är då hybrid och elbilen.

Design. Med ny generation kommer så klart ny design. Framför allt ser vi Citroëns nya formspråk i fronten med ny logotyp och nya strålkastare. Men även hela bilen ser ny ut jämfört med föregångaren.

Om **C3 Aircross**, som också kommit i ny generation, känns billig så är C5 Aircross i andra änden av den skalan. Visst, det känns inte så lyxigt och premium som vissa andra varumärken, men interiören ser rätt påkostad ut. Större delen av instrumentpanelen är täckt med ljusgrå textil som gör att det känns ombonat, även om färgvalet gör att det samtidigt ser lite ut som en trist trottoarkant. Andra delar av interiören pryds av läderimitation och lite plast och på mittkonsolen bröstar en stor pekskärm upp sig. Den är i stående format och är sammanvuxen med konsolen som innehåller lite knappar för ventilation, trådlös mobil-laddning samt växelväljare och som avslutas med förvaringsfack och armstöd. Under hela den här konstruktionen finns en ytterligare konsol med platts för två drickor och lite snacks eller något annat litet. Framför ratten är det en mindre skärm där man kan se det mest väsentliga medan man kör.

Pekskärmen är stor, men man ser att infotainmentsystemet är byggd för mindre skärmar för det är två breda svarta kanter på sidorna av själva menysystemet. Funktionerna är inte så många, men lättbegripliga på Stellantis-vis.



Bra baksäte, lagom benutrymme och takhöjd. Men svårt för långa personer att få stöd för låren. Svårt för barn att se ut genom fönstret också.

Citroën själva säger sig ha arbetat mycket med komforten i den här bilen och framför allt vad gäller förarstolen. Den ser lite lustig ut då det är flera olika delar som har olika texturer kan man säga. Själva sittdynan och en del av ryggstödet är av läderimitation och sömmarna har format som små kuddar. Resten av stolen är samma textilmaterial som det som finns i övriga delar av interiören och det är lite strävt. Kombinationen ser som sagt lite märklig ut, men med rumpen på plats är det faktiskt riktigt bekvämt. Stolen har även gedigna sidostöd, vilket passar de flesta av medellängd. Jag som är kort får sidostöden inkörda i armhålorna och det märks att bilen är byggd för längre personer för bältet skär in i halsen – och det går inte att justera. Men det finns ventilation och massage i stolarna fram! Påkostat.

I baksätet är det desto bättre. Man sitter lite tillbakalutad tack vare dynans och ryggstödet lutning, vilket är bra för det är ganska högt golv och dynan är rätt kort så stödet får låren är inte optimalt. Sätet är lite skålat så man känner sig ombonad. Man kan även få stjärtvärme här bak. Det är bra benutrymme och bra takhöjd. Enda minuset är att sidorutan är ganska högt upp så det kan vara svårt för ett barn att se ut, vilket kan orsaka åksjuka för de som har sådana besvär.

Den här komfortkänslan infinner sig även på vägen. Fjädring och stötdämpning är åt det mjukare hållet, och trots biltypen är det inte onödigt svampigt eller gungigt utan det är rimligt behagligt – åtminstone på de platta danska vägarna. Den går riktningstabilt och det är ganska tyst i kupén. Det återstår att se om bilen kommer upplevas så här bra på svenska vägar.



Taklinjen är inte lika sluttande som hos kusin Peugeot 3008, vilket gör C5 Aircross lite mer praktisk.

C5 Aircross laddhybrid drivlina övertygar däremot inte. Det är samma som i **Peugeot 3008**, det vill säga en bensinmotor på 150 hästkrafter kombinerat med en elmotor på 125 hästar och totalt levererar dem 195 hästkrafter. När bilen går på enbart el känns bilen rätt slö, de där 125 hästarna orkar inte förflytta den här klumpen på ett särskilt kul sätt – och ska väl heller inte det om man ska köra snålt. När elen är slut, vilket på papperet sker efter 87 kilometer, och bilen går på endast bensin skorrar motorn ganska högljutt, för även den låter som att den får kämpa på.

Det är inte så ofta de här två motorenheterna får arbeta i symbios, utan det är den ena eller den andra liksom, men det är klart att de båda ger kraft om man stämplar plattan i mattan. Men så kör man ju inte hela tiden. Sammanfattningsvis: bilen är slö.

Men den gör jobbet. Det är inte meningen att säga nya C5 Aircross för faktum är att det är en rätt trevlig bil och den kan köras på bara el i drygt åtta mil för att sedan frakta dig vidare till fjällen eller sommarstugan med bensin. Precis som många vill i dag. Efter en tids stiltje har laddhybriderna fått en comeback på marknaden. Och för barnfamiljen kan det här absolut vara ett rimligt alternativ.

Nya generationen av C5 Aircross känns mer påkostad än sin föregångare, ventilation och massage i säten, panoramaglastak, rattvärme – ja bilen är välutrustad. Visst kan man se Stellantis-genetiken också, så som växelväljaren och infotainmentsystemet/peksskärmen, som drar ner känslan lite grann. I slutändan handlar allt om priset och i laddhybridutförande startar C5 Aircross på 469 500 kronor, vilket inte är lite pengar. Men jämfört med kusinen Peugeot 3008 som börjar på 524 900 kronor i laddhybridutförande är det överkomligt, snudd på rimligt.

Citroën C5 Aircross 1,6 Plug-in Hybrid e-DCT

Pris: 469 500 kronor. Säljs nu.

Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression i.u. Borrning/slag i.u./i.u., cylindervolym 1 598 cm³. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 300 Nm vid 2 000 r/min. Elmotor, max effekt 125 hk (92 kW), vridmoment 118 Nm. Max systemeffekt 195 hk (143 kW), sammanlagt vridmoment 300 Nm. Batteri 17,8 kWh. Laddeffekt i.u.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdrift. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangelank. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 235/55 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 279, längd 465, bredd 187, höjd 167, spårvidd f/b 163/164. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 2 000, maxlast 420, max släpvagnsvikt 1 550. Tank 55. Bagagevolym (VDA-liter) 565–1668 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,3 s, toppfart 220 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,25 l/mil. CO₂ 55 g/km. Räckvidd el 87 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



Peugeot 3008 Plug-In Hybrid

Samma drivlina och teknik, men lite mindre bagageutrymme på grund av sluttande taklinje.

Pris: 524 900 kronor.



Ford Kuga ST-Line X 2,5 Plug-In Hybrid FWD 243 hk

Har mer effekt, men liknande utrustning, dock kortare räckvidd på el. Dyrare än Citroën men billigare än Peugeot.

Pris: 490 000 kronor.

3. Nya Audi RS3 i stora testet: Här är experternas dom

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 19 jan. 2026

Publicerad: 19 jan. 2026

Motorjournalister har sagt sitt. Nya Audi RS3 hyllas för drivlinan och balansen, men får också tydliga anmärkningar.



RS3:an är en busig bil som fortsätter med sin 5-cylindriga motor

När Audi RS3 uppdaterades stod mycket på spel. Fem cylindrar, fyrhjulsdraft och kompakt format är en kombination som blivit allt mer sällsynt. Nu har Europas och världens motorjournalister testat bilen grundligt – och bilden som växer fram är nyanserad men tydlig.

RS3 fortsätter att vara något av ett tekniskt manifest, även om den inte är perfekt.

Car and Driver beskriver RS3 som en liten sedan med prestanda som känns större än formatet antyder. De lyfter särskilt fram motorn, som med sina 401 hästkrafter fortfarande är ensam i sitt slag i klassen, och menar att accelerationen är brutal men kontrollerad.

Samtidigt pekar de på att baksätet är trångt och att komforten kan upplevas fast på sämre vägar.

Motorn som vägrar bli modern på fel sätt

Femcylindriga motorer hör numera till historieböckerna, men inte i RS3. Enligt **What Car?** är just motorn bilens främsta identitet, inte bara för kraften utan för ljudbilden.



Vad tycker experterna om den här busbilen, det vet vi

Väghållning som går att forma efter humör

En av de största förändringarna i den senaste uppdateringen sitter inte i motorn utan i bakaxeln. Flera tester pekar på att Audis momentfördelning nu arbetar mer precist. **Carscoops** skriver att understyrning i praktiken är borttagen och ersatt av en mer neutral balans, särskilt vid aktiv körning.

De menar att ljudet skiljer RS3 från alla fyr- och trecylindriga konkurrenter och ger bilen en egen karaktär som många saknar i dagens bilvärld.

Top Gear håller med och konstaterar att motorn fortfarande är hjärtat i bilen. De beskriver hur Audi finjusterat avgassystemets mjukvara så att ljudet kommer fram tidigare i varvtalsregistret, vilket ger mer liv även vid lugn körning.

För den som uppskattar gamla dygder i ny kostym är det ett tydligt plus.

Top Gear noterar att bilen kräver viss inläring. De många körlägena och inställningarna kan kännas överväldigande, men när föraren väl hittat rätt kombination belönas man med ett chassi som fungerar lika bra på ojämna landsvägar som på bana.

Just dämpningen får genomgående beröm för att knyta ihop alla system till en helhet.



Bilen hyllas för sin motor som är spännande och väldigt rolig att köra.



Man sitter bra men resten av inredningen delar experterna

Snabb, men inte nervös

Carwow beskriver RS3 som en bil som kombinerar vardagskörning med hög kapacitet. I stadstrafik upplevs den lättkörd, medan den på kurviga vägar känns stabil även när tempot höjs.

Accelerationen till 100 kilometer i timmen sker på runt 3,7 sekunder, vilket placerar RS3 i ett sällskap som för några år sedan bestod av rena sportbilar.

Samtidigt menar flera att bilen inte är den mest lekfulla i klassen. Carwow och What Car? pekar på att en BMW M2 eller Honda Civic Type R kan ge mer direkt feedback i ratten. RS3 väljer i stället trygghet och precision framför rå kommunikation.



0-100 i samma läger som rena sportbilar



Baksätet kanske inte används så väldigt mycket i en bil som den här men tror det funkar

Interiör med både klass och kompromisser

Invändigt går åsikterna isär. What Car? tycker att förarmiljön är logisk och lätt att använda, särskilt tack vare fysiska reglage för klimatet – något som blir allt mer ovanligt. Carscoops är mer kritiska och menar att vissa plasttytor inte riktigt matchar bilens ambitioner.

Alla är dock överens om att framstolarna är bra och att förarpositionen sitter rätt. Utrymmet i baksätet beskrivs däremot som begränsat, vilket bekräftas av både Car and Driver och Carwow.

Bagageutrymmet räcker för vardag, men inte mycket mer.

En bil som står stadigt i sin egen tid

När helhetsbilden summeras framträder en bil som vet vad den vill vara. Top Gear skriver att RS3 nu känns mer bekväm i sin roll än tidigare, som om Audi slutligen hittat balansen mellan teknik, tradition och användbarhet.

What Car? sammanfattar det som att RS3 inte är billig, men svår att avfärda för den som vill ha något som låter, går och känns annorlunda.

Europas experter är alltså överens om en sak: Audi RS3 är fortfarande en udda fågel i bilvärlden. Och kanske är det just därför den behövs.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se



4. Mazda 6e på svenska vägar

Av Christoffer Gullin

18 jan. 2026

Räcker ett lysande leende för att sälja



FILM: <https://youtu.be/2104GieGjuo>

Jag har tagit med Mazda 6e på en långresa för att se hur bilen fungerar vid laddning, förbrukning och liknande på svenska vägar. Under resans gång pratar jag om mina upplevelser med bilen.

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 00:00 - Intro | 10:17 - Laddstopp 1 med köer |
| 00:18 - Reklam | 16:17 - Omkörning |
| 00:28 - Det här är Mazda 6e | 17:32 - Partytrick |
| 01:57 - Navigation | 18:22 - Förarstöd |
| 03:29 - Inte Mazdas första elbil | 21:34 - Känns studsig |
| 05:10 - Utrustning | 21:55 - Värmen behöver höjas |
| 06:07 - Dålig ruttplanerare | 23:25 - Helljus |
| 06:49 - Komfort och buller | 25:00 - Inget nätverk |
| 08:39 - Adaptiv farthållare | 26:58 - Laddstopp i Sala |
| 09:13 - Förbrukning på motorväg | 28:29 - Ekonomi på resan |



5. Volkswagen visar ny stor suv – elbil med räckviddsförlängare

Av Christoffer Lindén

2026-01-13

Volkswagen presenterar sin största suv hittills, med eldrift och bensinmotor som laddar batteriet.



Volkswagen ID. Era 9X är märkets största suv hittills och kombinerar eldrift med räckviddsförlängande bensinmotor.

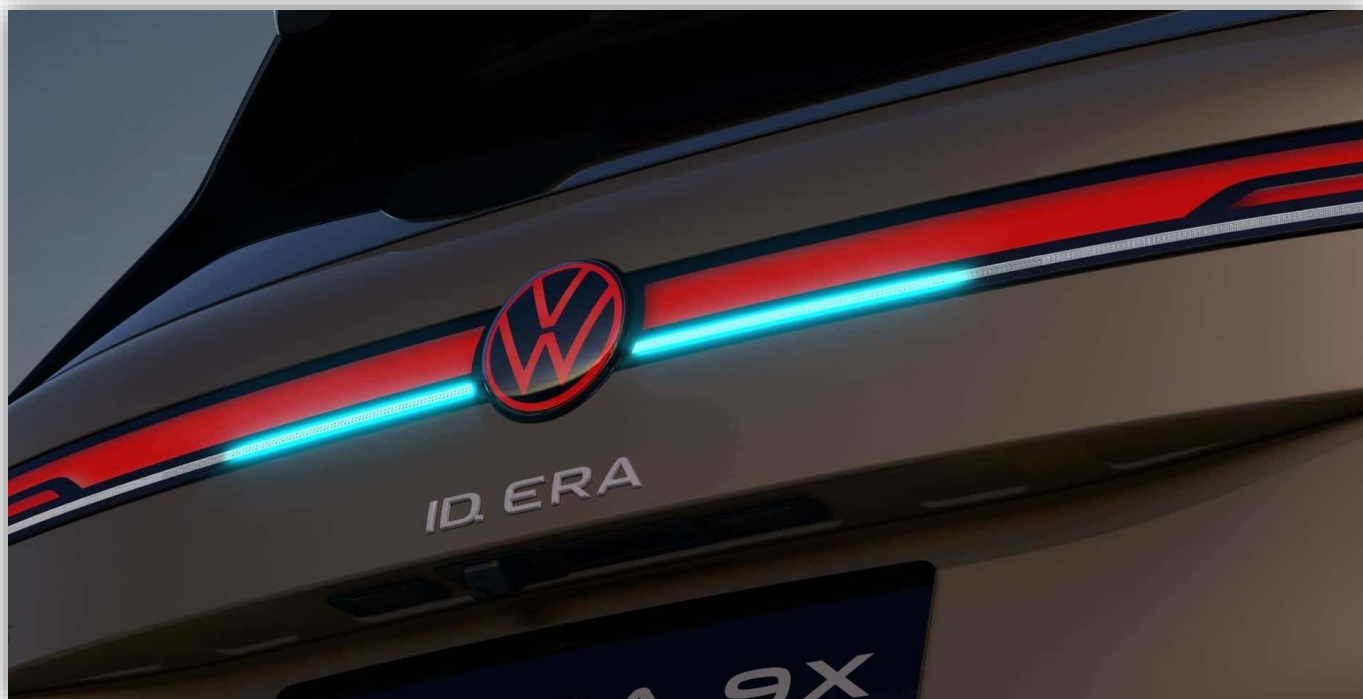
Volkswagen tar ett nytt steg i elektrifieringen och presenterar ID. Era 9X, märkets största suv hittills, som kombinerar eldrift med en räckviddsförlängande bensinmotor.

ID. Era 9X är utvecklad i samarbete med SAIC Volkswagen och är i första hand avsedd för den kinesiska marknaden. Samtidigt är tekniken tydligt framtidsorienterad och pekar mot lösningar som Volkswagen även överväger för Europa och USA.

Elbil med bensinmotor som generator – så fungerar tekniken

Det mest intressanta med Volkswagen ID. Era 9X är drivlinan. Under huven sitter en 1,5-liters turbobensinmotor som inte driver hjulen, utan enbart fungerar som generator för att ladda batteriet. Själva framdrivningen sker helt elektriskt.

Motorn tillhör Volkswagens EA211-familj, arbetar enligt Miller-cykeln och har teknik hämtad från Porsche. Effekten från förbränningsmotorn är 141 hästkrafter, medan eldriften står för den faktiska prestandan.



ID. Era 9X introducerar ett nytt designspråk för Volkswagens stora SUV-modeller

Basversionen av ID. Era 9X har bakhjulsdrift med en elmotor på 295 hästkrafter. Väljer man fyrhjulsdrift används två elmotorer, vilket höjer den sammanlagda effekten till 510 hästkrafter.

Upp till 400 km på el – betydligt längre totalt

Volkswagen erbjuder två batteristorlekar: 51,1 och 65,2 kWh. Den större versionen uppger sig över 400 kilometers räckvidd på el enligt den kinesiska CLTC-körcykeln.

Den totala räckvidden, med bensinmotorn som stöd, väntas bli betydligt längre – även om exakta siffror ännu inte kommunicerats.

Lösningen gör det möjligt att undvika extremt stora och tunga batterier, samtidigt som räckviddsoron minskar vid långkörning.

Till skillnad från Volkswagens ID. UNYX 08, som är en ren elbil, är ID. Era 9X utvecklad för maximal totalräckvidd snarare än lång elräckvidd.

En SUV i full-size-klassen

Storleksmässigt placerar sig ID. Era 9X i det absoluta toppsegmentet.

Med en längd på drygt 5,2 meter är den större än både Volkswagen Touareg och Audi Q7, och tydligt positionerad som en full-size-SUV.

Modellen har sex sittplatser, lång hjulbas och ett nytt designspråk som tagits fram specifikt för Volkswagens större Kina-modeller. Uttrycket är mer robust och premiumbetonat än tidigare ID-modeller.

Kan tekniken komma till Europa?

Än så länge är ID. Era 9X bekräftad enbart för Kina. Men Volkswagen har redan signalerat att elbilar med räckviddsförlängare utvärderas även för andra marknader, däribland Europa och USA.

För europeiska köpare kan tekniken bli ett mellansteg mellan laddhybrid och ren elbil – med eldrift i vardagen och lång räckvidd när det behövs.

ID. Era 9X visar tydligt att Volkswagen inte ser elektrifieringen som en enda lösning, utan som flera parallella vägar framåt.



Med en längd på över 5,2 meter placerar sig ID. Era 9X i full-size SUV-segmentet



Än så länge är ID. Era 9X avsedd för Kina, men tekniken kan hitta till fler marknader



Christoffer Lindén

6. Jaguar spelar rysk roulette – sågas av sin handlare

Av Maths Nilsson 20 januari 2026, 09:23

Jaguar spelar rysk roulette med sitt varumärke när de spolar ut allt det gamla. Nu varnar en återförsäljare för att de nya elbilarna kommer att misslyckas. – Det finns inget business case, säger en Jaguar-handlare.



Jaguar gör troligen den största varumärkesförändringen någont bilmärke gjort – någonsin. Förra året lade de ner alla sina bensindrivna modeller och gjorde slut med hela sitt designarv. En epok med klassiska bilar med klassiska motorer har skickats rätt ner i graven.

Nu startar de om på ny kula. Allt är nytt. Logotypen är omgjord, designen på bilarna är radikalt ändrad och bilarna ska bara gå på el. Istället för att vara ett brittiskt BMW ska de kliva upp i hierarkin i bilvärlden. Med nya lyxbilar med provokativ design siktar Jaguar på storheter som Bentley.

Men nu får de hård kritik från de egna leden. Tyska branschtidningen [Automobilwoche](#) har intervjuat en Jaguar-återförsäljare som mot löfte om anonymitet vågar ta bladet från munnen. Han tror inte det nya kommer att fungera.

– Om vi ska vara ärliga finns det för närvarande inget business case för varumärket. Vi har skrivit under att vi vill fortsätta med Jaguar i framtiden. Men huruvida vi kommer att uppfylla denna avsiktsförklaring kommer först att bli tydligt när vi känner till Jaguars framtida strategi. Då kan vi avgöra om det passar oss eller inte, säger bilhandlaren.

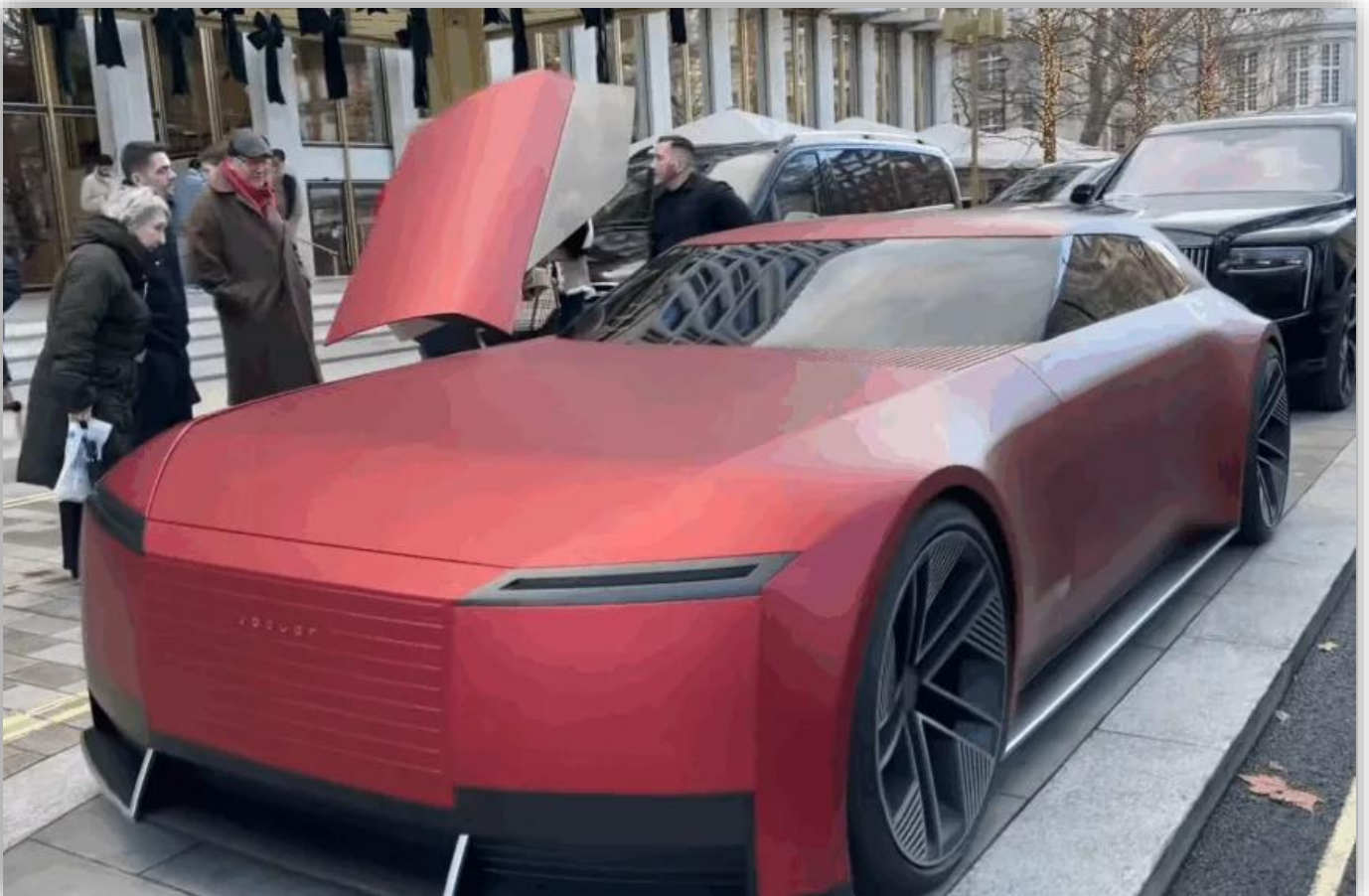
Från tyska föreningen av Jaguar-handlare är man dock mer optimistisk. Utan att för den sakens skull göra vågen. De sticker inte under stol med att osäkerheten är stor.

– Den nya starten är en möjlighet. Men vi vet inte vad vi kan förvänta oss, hur stor marknaden är eller vilka kunder som kommer att köpa fordonet, säger Andreas Everschneider, VD för föreningen för tyska Jaguar- och Land Rover-återförsäljare.



Jaguars logotyp är omgjord och designen på bilarna förändras radikalt

Nya Jaguar Type00 ska visas upp senare i år. Enligt de tyska handlarna kommer Jaguar att leasa ut den nya elbilen istället för att sälja den. På så sätt hoppas Jaguar att förhindra att andrahandsvärdena kollapsar som de gjort på många andra dyra elbilar. Tidigare har Jaguar sålt över 100 000 bilar, nu siktar de istället på att sälja runt 10 000 svindyra elbilar.





LÄS MER:

- **Bilmodellerna som inte klarar vanlig bensin**
- **Toppmekaniker: Misstag att tanka 98 oktan**
- **Många köper 98 oktan – helt i onödan**
- **Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista...**
- **Dömer ut dyr 98 oktan: "En stor lögn"**
- **Nya E10-bensinen – lista på bilar som inte klarar E10**
- **98 oktan gav bilen superkrafter: "Blev som ny"**



7. Nya V8-motorer kollapsar – åtgärd räcker inte

Av William Karlsson

20 januari 2026, 15:13

General Motors motorskandal växer. Biljättens V8:or kollapsar trots återkallelse. Nu utreds biljätten igen.



FILM: <https://youtu.be/9qLKPYPB1T8g>

Under förra året utspelade sig en av tidernas största motorskandaler. General Motors tvingades återkalla över 600 000 pickupmodeller och stora suvar med 6,2 liters L87 V8-motorer. För att åtgärda felet instruerades återförsäljare att utföra en av två åtgärder. Antingen fick de byta till en olja med högre viskositet om inget fel upptäcktes, eller reparera motorn vid behov.

General Motors hävdade att återkallelsen skulle räcka, men efteråt har 36 nya klagomål anmälts till amerikanska trafikmyndigheten NHTSA där L87 V8-motorn gått sönder efter åtgärden. Nu har en ny utredning inletts med ett tydligt mål där man vill fastställa "återkallelsens tillräcklighet", uppger [Carscoops](#).

Den ursprungliga återkallelsen sägs endast ha påverkat tre procent av alla bilar, vilket motsvarar ungefär 17 929 bilar. Problemet framstår nu däremot som betydligt mer omfattande än så. Till en början hade General Motors mottagit 28 102 olika klagomål som var relaterade till motorfel på grund av vevstaken eller vevaxeln. 12 av dessa fall var allvarliga och hade ledde till krascher och olika skador.



General Motors har återkallat över 600 000 V8-motorer

Efter skandalen har **General Motors mottagit ett flertal stämningar och i slutet av förra året bestämde sig en domare för att slå samman ett stort antal stämningar** till ett enda massivt mål. NHTSA fått in över tusen rapporter om allt från lagerhaverier till fastlåsningar i vevpartiet. Felet berör modeller som Chevrolet Silverado och Suburban, GMC Sierra och Yukon samt Cadillac Escalade. Det är pickuper som i USA ofta används som arbetsredskap och familjebil på samma gång. Men trots återkallelsen fortsatte anmälningarna att strömma in. Och även **nya modeller som inte omfattas av återkallelsen** har visat sig ha fel.

För GM handlar processen om stora risker. Ett nederlag kan ge ökade garantikostnader och skada varumärket, men också påverka hur framtida återkallelser bedöms. För ägarna kan domen i bästa fall ge tydligare kompensation och för vissa kan det bli avgörande eftersom motorhaverierna ofta innebär kostnader långt över vad en vanlig garanti täcker. Skulle GM fällas kan det även öppna för en ännu större skadestandsprocess som experter i USA beskriver som en "betydande ekonomisk och juridisk risk" för bolaget.

LÄS MER:

- **Helt nya V8-motorer kollapsar – efter 50 mil**
- **Nya V8:or skär ihop – biljätte stäms på miljarder**
- **Så ska 721 000 V8-motorer räddas – med ny olja**
- **Fel på 721 000 V8-motorer – nu stäms biljätten**
- **Miljardsmäll skakar biljätte: Fel på 444 000 motorer**
- **Stämmer GM i V8-skandalen: "Sörplar bensin"**
- **Motorskandalen: 721 000 nya V8:or återkallas**



William Karlsson



8. Subaru inför 10 års garanti på elbilar i Sverige

Posted by Kristofer Rask

januari 20, 2026



Subaru väljer nu att vässa garantin rejält på sina elbilar. Genom ett nytt serviceprogram vill biltillverkaren erbjuda köpare av elbilar från modellår 2026 upp till 10 års garanti. Syftet är att skapa en trygg och smidig övergång från förbränningsmotor till eldrift.

– Att erbjuda 10 års garanti är vårt sätt att skapa trygghet när kunder möter ny teknik, säger Christer Blomdell, VD på Subaru Sverige.

För att garantin ska gälla måste ägaren regelbundet serva sin elbil enligt Subarus rekommendationer hos en auktoriserad verkstad. Efter varje genomförd service aktiveras en ny garantiperiod om 12 månader eller 1 500 mil.

Garantin kan som högst förnyas i 10 år eller till att bilen rullat 20 000 mil.

– I omställningen mot elbilar känns det viktigt att erbjuda 10 års garanti när kunder går från bensin till eldrift, eftersom det skapar lugn och tillit kring ny teknik och visar att vi finns med hela vägen, fortsätter Christer Blomdell.

Subaru har på kort tid introducerat tre nya elbilar som kommer säljas i Sverige. Dessa är den kompakta suven **Subaru Uncharted**, den större suven **Subaru E-Outback** samt en ny uppdaterad variant av **Subaru Solterra**.



9. BYD ger elbilar förlängd batterigaranti till 25 000 mil

Posted by Kristofer Rask januari 19, 2026

Gäller retroaktivt

BYD BLADE BATTERY
WARRANTY UPGRADE

8 YEARS OR
250,000 KM

RETROACTIVE FOR ALL OWNERS

For mobility service purpose or those who have already signed special fleet warranty agreements, this notice does not apply.

ULTRA SAFE ULTRA STRENGTH ULTRA LONG LIFE ULTRA POWER

Kinesiska biltillverkaren BYD väljer nu att förlänga batterigarantin på flera av sina bilm modeller man levererat till Europa. Den nya förlängda garantin gäller märkets elbilar och hybrider med BYD:s egenutvecklade Blade-batteri.

Förändringen gäller dessutom retroaktivt. Den nya garantin täcker nu körsträckor på upp till 25 000 mil eller åtta år och garanterar en lägsta batterihälsa på minst 70 procent.

– Den utökade körsträckan är framtagen för att ytterligare stärka användarnas förtroende för el- och laddhybridbilar och den gäller inte bara nya bilar utan även alla befintliga BYD-modeller. Det innebär att nuvarande europeiska ägare av en helelektrisk BYD eller en Super Hybrid automatiskt omfattas av det utökade skyddet, skriver BYD i en kommentar.

BYD:s Blade Battery är baserad på LFP-teknik och BYD lyfter fram det som en teknik som erbjuder högre säkerhet, längre livslängd och bättre hållbarhet samtidigt som beroendet av dyrbara material som nickel och kobolt tagits bort.





10. Wartburg 353

Matthias Kierse 30.12.2021



När du tänker på bilar från det forna DDR, vilken modell har du i åtanke först? Troligen Trabant från Sachsenring-märket. Men utöver denna folkbil fanns också ett något större och mer praktiskt fordon från VEB Automobilwerke Eisenach. Märket kan ha förblivit okänt för många, men modellnamnet påminner om Martin Luthers reträtt och blev känt i hela Europa genom export redan före Berlinmurens öppnande: Wartburg. Precis som med Trabant gjordes en sista modelländring för denna sedan i mitten av 1960-talet. Wartburg 353, som presenterades 1966, rullade sedan av monteringslinjen i Eisenach fram till murens fall. Det fanns dock flera mindre och större modifieringar. Från sin föregångare, Wartburg 312, som endast erbjöds under en kort tid, tog 353 över ramformad låda med en ögla som stag fram till bak.

OBJEKTIV KROPPSDESIGN

Även om denna ramdesign och tvåtaktsmotorn redan ansågs föråldrade vid premiären, var hjulfjädringen ultramodern. Framhjulen var monterade på dubbla triangelarmar, medan bakhjulen var monterade på kantiga styrarmar med krängningshämmare. Spiralfjädrar garanterade god komfort runt om. Baserat på en studie av kompaktbilar av Karl Claus utvecklade Dietel Hans Fleischer, Lutz Rudolph och Dietel en karossform med objektiva släta ytor som var lämplig för tiden. Från början fanns två utrustningsvarianter: "Standard" och "de Luxe". Den senare hade en interiör av högre kvalitet, tvåfärgad horn och mer kromdetaljer. Specialfärger som "tallgrön" och "karmosinröd", soltak eller radio fanns också tillgängliga mot extra kostnad. Nya karossfärger fanns tillgängliga från 1968. Efter att alla kromdelar redan hade pulverlackerats svarta från 1984, fanns det ett år senare en ny front med andra strålkastare och grill.



FRÅN 1968 ÄVEN SOM KOMBIVERSION TURIST

Efter att Wartburg 311 och 312 redan fanns tillgängliga som kombiversion, efterfrågade allt fler kunder en sådan för 353 också. Det tog dock två år innan 353 Tourist dök upp på marknaden. Innan dess fortsatte 312 Kombi (två dörrar) och 312 Camping (fyra dörrar) att rulla av produktionslinjerna i Halle och Dresden parallellt med 353 sedan. Dessa produktionsplatser togs över för den nya modellen, som dock endast fanns med fyra dörrar. Till skillnad från sedanen var bakskärmarna och bakluckan på Tourist gjorda av glasfiberarmerad plast. Från 1970 var C-stolparna utrustade med tvångsventilation för interiören. Det fanns plats för upp till 1 800 liter bagage i den förstorade bagageluckan, medan sedanen fortfarande rymde 500 liter. "Standard" och "de Luxe" utrustningsnivåerna fanns också tillgängliga för 353 Tourist, liksom tillval som soltak. Från 1984 ersattes "de Luxe" av 353 S (S på specialbegäran). Det fanns också Pick-Up-varianter och två specialfordonstransporter för rallyteamet.



Wartburg 353 1.3

PRESTANDAUPPGRADERINGAR FRÅN 1969

Från början till slutet av produktionsperioden arbetade en trecylindrig tvåtaktsmotor med 992 cc slagvolym under huven. Denna producerade initialt 33 kW/45 hk och 91 Nm vridmoment. Efter den första produktionsmånaden bytte VEB Automobilwerk Eisenach till en helt synkroniserad fyrväxlad växellåda med låsbar frihjulsdraft i varje växel. Denna kunde beställas från 1967 med en växelspak på mitttunneln istället för på rattstången, om så önskades. I maj 1969 gjorde 353-1 sin debut med en motor som hade förstärkts till 36,8 kW/50 hk och 98 Nm. Ungefär sex år senare dök 353 W (W för "Weiterentwicklung", vidare utveckling) upp med skivbromsar fram och olika detaljförbättringar. Det var inte förrän 1985 som Wartburgs kylare flyttades från sin tidigare position bakom motorn till fronten direkt bakom grillen. Detta gjorde den ovan nämnda ansiktslyftningen nödvändig. Hösten 1988 visades Wartburg 1,3 med en Volkswagen-fyrtaktsmotor och ytterligare optisk retuschering.



RALLYN ÖVER HELA EUROPA

På grund av den högre motoreffekten jämfört med Trabant använde olika DDR-förare även Wartburg i motorsport. Fabriken utvecklade själv 353 WR för rallytävlingar. Ingenjörerna utvann cirka 110 hk och 142 Nm vridmoment från motorn, som borrades ut till 1,15 liter. De gav också bilen en femväxlad växellåda och en sportig, justerbar fjädring. Inuti följde WR alla gällande säkerhetsföreskrifter. En full bur och sportstolar med fyrpunktsbälten skyddade föraren och frampassageraren. Utrustat på detta sätt tävlade fabrikssteamet även väster om järnridån, till exempel i Grekland, Finland, Spanien, England, Belgien och Danmark. Totalt byggdes 1 225 429 Wartburg 353, varav 868 860 som 353 W. Mer än 50 procent av produktionen (676 837 enheter) exporterades till Ungern, Polen, Bulgarien, Jugoslavien, Belgien, Finland, Grekland och Tyskland.



EXPORTFRAMGÅNG I STORBRITANNIEN

Den högerstyrda Wartburg Knight sedanen fanns också tillgänglig i Storbritannien. Endast där exporterades cirka 20 000 fordon. Från 1970-talet och framåt innebar dock allt strängare avgasregler för nya bilar att tvåtaktsbilar inte längre kunde säljas i västerländska exportländer. Detta innebar att viktiga valutamöjligheter för DDR torkade ut. Försäljningen i Västtyskland hade redan upphört 1969 på grund av låga försäljningsciffror. Endast den moderniserade Wartburg 1.3 fanns återigen tillgänglig i Förbundsrepubliken Tyskland. Men även med en fyrtaktsmotor kunde modellen bara övertyga några få köpare. Efter endast 152 757 enheter upphörde Automobilwerke Eisenach med produktionen i april 1991 utan några efterföljande modeller. Istället likviderades företaget och produktionsanläggningen gick till Opel. Dock hade Rüsselsheim-biltillverkaren redan byggt en ny fabrik i Eisenach i förväg, där de flyttade många av monteringslinjearbetarna.



11. Fiat 1100 Allemano Cabriolet 1953



Fiat's mellanstora 1100/103, kallad **Nuova 1100**, debuterade 1953 som en genommodern ersättare för 1100E, som i sig hade rötter tillbaka till förkrigstidens Balilla. Nuova 1100 byggdes på en ny monocoqueplattform med en helt omslingrad "ponton"-kaross. Fiat var en attraktiv bil i sig, men italienare som italienare var kände många karossbyggare att det fanns utrymme för förbättring och började snabbt omtolka designen. Karosseribyggnad i stora delar av världen försvann snabbt i början av 1950-talet, men i Italien upplevde den en anmärkningsvärd renässans. Därför introducerade de flesta stora italienska karossbyggare sina egna versioner av Fiat Nuova 1100 på Salone di Torino 1953, och Carrozzeria Allemano var bland dem, beväpnad med både en cabriolet och coupé designade av den store Giovanni Michelotti.





Michelottis design hyllades mycket på utställningen, där *Auto Italiana* skrev "Äntligen de två magnifika ... versioner av en original och vacker tvåsitsig bil baserad på Fiats 'New 1100' med en mycket personlig front och linjer stylade av Michelotti." I en genomgång av de viktigaste designmännen som sågs på mässan lyftes Michelotti Nuova 1100 Allemanomodellerna upprepade gånger fram och framhävdades tack vare deras distinkta design. En reporter noterade också att de var prissatta till "en mycket lockande kostnad på 1 800 000 lire" eller cirka 2 880 USD. Designen var verkligen elegant, mycket ren och okomplicerad i den signaturstil som Michelotti och hans carrozzeria-chef Serafino Allemano föredrog. Kanske den mest anmärkningsvärda egenskapen hos karossen är den karakteristiska delade grillen som smalnar av till en aggressiv punkt i mitten. Ungefär sju år före Ferrari 156 F1-bilen och 1962 års Ferrari 250 GT SWB Bertone coupé som inspirerades av den, hade Michelotti ritat sin egen 'hajnäsa' för denna stiliga lilla Fiat.





Dessa speciella Allemano Fiats tillverkades i en mycket liten serie fram till 1953 innan de ersattes av en annan Michelotti-design 1954. Forskning hittills har funnit endast två coupéer och fyra cabriolets som ursprungligen producerades, varav endast en coupé och två cabriolets är kända att existera idag.

Detta exemplar, chassi nummer 019195, byggdes hösten 1953 och fick sitt konformitetsförklaring den 31 december 1953. Den första ägaren, Augusto Scalese, betalade en solid 2 511 000 L (eller 4 016 dollar, ungefär lika mycket som en Cadillac Series 62!) och bilen registrerades den 5 september 1954 med registreringsnumret NA 86282, en skylt som den fortfarande bär idag. Allemano cabriolet förblev i Scaleses utökade familj under de följande fem decennierna, och gick i arv genom hans svärson Fabio DeClescenio och dottern Lucia Marta fram till november 2010, då hon sålde bilen till Paolo Marcheghiani från Bari, Italien, från vilken den senaste ägaren köpte bilen.

Före restaureringen upptäcktes att vissa mindre ändringar gjordes i karossen i slutet av 1950-talet för att möta 'nuova codice stradale', vars viktigaste komponent krävde bakljus med separata bärnstensglas. Som vanligt var vid den tiden användes 1959 års Fiat 1100-bakljusmotorer. För att rymma de större lamporna modifierades bakskärmslinjen och när den var monterad tillverkades och monterades en ny stötfångare. En lätt restaurering i början av 1980-talet såg Fiaten färdigställd i elfenbensfärg med svart canvastopp och röd vinylinteriör. De ursprungliga hjulkapslarna byttes också ut vid denna tid, och av okända skäl lämnades flera delar av originalmärket kvar från bilen.

Sedan dess har en grundligt undersökt och noggrant utförd restaurering återställt denna historiska design till dess ursprungliga och korrekta form, särskilt genom att återskapa bakskärmslinjen och de korrekta bakljusen som Michelotti designade 1953. Sidoskärmen och bagageluckans emblem, som sågs på bilen vid leverans, återskapades och återfördes för att monteras exakt på samma plats som visas av hålen som upptäcktes i originalpanelerna när bilen plockades isär för restaurering. De ursprungliga hjulkapslarna återskapades noggrant från nya för att fullborda utseendet.



Under restaureringsförberedelserna hittades den ursprungliga färgen på karossen, Azzurro metallizzato, och en kvarvarande bit av korrekt original Bordeaux-vynillist har matchats för klädseln, vilket återställer denna fantastiska design till det skick den var i när Augusto Scalese först tog emot sin mycket speciella Fiat.

Idag presenteras Fiat Allemano i slående skick, med den oklanderliga restaureringen i vackert skick. Redan innan restaureringen var klar bjöds denna mycket speciella bil in att visas på Pebble Beach Concours d'Elegance 2016 i en speciell klass av specialbyggda Fiats. Från 1100 c.c.-motorn till den lyxigt trimmade kupén och den detaljerade bagageluckan, presenteras den i juvelliknande skick genom hela bilen. En sällsynt och inspirerad design av Michelotti, denna Nuova 1100 Allemano Cabriolet har internationell attraktionskraft och historisk betydelse, och skulle vara en välkommen syn på praktiskt taget vilken concours-arena eller turné som helst i världen.



12. Grattis Fairlady!

Publicerad 30 januari 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gunilla och Gunhild har namnsdag hyllar vi Datsun Fairlady!



Första Fairladyn kom 1959. Lite tivolibil är det allt över formerna.

I början sin exportdrive valde Datsun engelska namn på sina modeller. Man trodde det skulle slå bättre på exportmarknaderna.

Men många av dessa namn uppfattades i engelskspråkiga länder som ganska fåniga. Därför ersattes med tiden namn som Bluebird, Cedric, Fairlady och Sunny med siffer- och bokstavskombinationer eller påhittade namn som Almera, Primera och Stanza.

Hemma i Japan tyckte köparna att de engelska namnen var fina så där används de än idag. Den aktuella modell som på världsmarknaden säljs som 350Z heter i Japan Fairlady, ett namn som i västerlandet inte precis associerar till en supersportbil med brutala prestanda.

Den första Fairlady var för all del en rar och söt liten sportbil. Den kom ut 1959 och utvecklades under 1960-talet mot allt bättre prestanda för att konkurrera med de då marknadsdominerande engelska sportbilarna.

I USA blev Datsuns öppna sportbilar i engelsk roadsterstil populära under modellnamnen Sports 1600 och 2000 Sports. Den senare kom 1968 med en OHC-fyra på 135 hk och femväxlad låda och hade prestanda som Triumph TR5 till lägre pris än MGB. Det tyckte dessa traditionella märkens entusiaster inte om att höra talas om.

Nästa Fairlady från Datsun kunde ingen ignorera. Det var den första i raden av Z-modeller, 240Z, en GT-sportbil som gjorde lika stort intryck i USA som en gång M.G. TC. Till ett pris som för en SAAB 99 köpte amerikanen denna sexcylindriga GT som kunde köra från både BMW 2800CS och Mercedes-Benz 280SL.



*Nästa generation (1967–70) visste mer vad den ville.
Lite Spridget, lite Triumph, mycket snygg!*



*Den bil som satte Datsun på kartan som sportvagnstillverkare var 240Z.
I Japan hette den Fairlady.*



Fairlady Rally 1971–73

13. Lyxbilmärket som misslyckades



Isotta Fraschini (1900 – 1949/1999)

Italienska Isotta Fraschini var populär bland filmstjärnor och tillverkade limousiner på 1920-talet, men blev senare själv en stjärna när en Tipo 8A Castagna Transformable från 1929 var med i en blockbusting-film från 1934. Den ekonomiska krisen på 1930-talet, och sedan andra världskriget, drabbade dock företaget hårt och det slutade tillverka bilar 1949.

Företaget fortsatte och 1955 slogs det samman med en motortillverkare för att tillverka trådbussar. År 1996 kom en elegant cabriolet som konceptbil. Trots olika försök att återuppliva det lyxiga bilmärket stängdes det för gott 1999.





Roger Warolin