



Jaguar SS 100 3,5 Liter (1938)

1. Provkörning av Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI Edition 50 239 kW
2. Kia EV4 runt Vättern
3. Honda visar en liten lila fara
4. Toyota Yaris kommer som elbil
5. Nya Mercedes A-klass
6. Elbil i kylan
7. Batteri med aluminium övervinner kyla
8. Elbil är billigare att tanka än bensinbil
9. EU gör det svårare att bygga billigare elbilar
10. Vinsterna och bonusarna rusar hos Ferrari
11. Ford och Geely i samtal om samarbete
12. USA slopar regler för utsläpp av växthusgaser från fordon
13. Finsk start up vill bygga elbussar
14. Hondas hybridpionjär
15. Jaguar SS 100
16. Rover 75
17. Grattis Seven
18. Lyxbilsmärket som misslyckades

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI Edition 50 239 kW

Av Sanne Hansen

Publicerad 5 feb 2026 kl 17.00

I år fyller Volkswagen Golf GTI 50 år – en speciell milstolpe för både varumärket och alla entusiaster. Hur firar man då detta jubileum? Genom att bygga den hittills vassaste versionen någonsin, förstås. Vi kör!



*Volkswagen Golf GTI fyller 50 år och firar det med en specialversion*

När ingenjörerna bestämde sig för att skapa Golf GTI blev det succé, det var en galen version av en helt vanlig bil som nästan vem som helst hade råd med. Därmed fick den två användningsområden och även om man kompromissade med komfort blev bilen i sin helhet ändå accepterad – och respekterad. Så ni vet ju vad som hände sedan, Golf GTI blev en legend som fortfarande lever 50 år senare. Den är nu inne på sin åttonde generation och man har pressat så långt man kunnat på prestandan, men bevarat så mycket som möjligt av Golfs kärnvärden kring vardagskörning. Eller? Framtiden får utvisa om det går att pressa ytterligare.

Golf GTI Edition 50 heter versionen som tagits fram för 50-årsjubileet och det är den jag ska köra nu. Med sina 325 hästkrafter (jämfört med 265 hästar i vanliga GTI) och 420 Nm (370 Nm i vanliga GTI) i vridmoment närmar den sig storebror Golf R, men ska fortfarande lämpa sig väl för vardagskörning. Så vi börjar med att köra från flygplatsen till Castellolís racingbana och vägen dit är en blandning av stadskörning, landsväg och motorväg. Perfekt för att känna på hur bilen är vid vardagskörning, med andra ord.



### FILM: Nya Golf GTI är vassare än någonsin

#### Det här är nytt

**Chassi.** Chassit har fått stötdämparna och fjädrarna särskilt justerade för den här versionen, för att ytterligare passa bankörning.

**Skärmar.** Precis som i vanliga Golf har bilen uppdaterats med samma skärmlösning som i ID-bilarna.

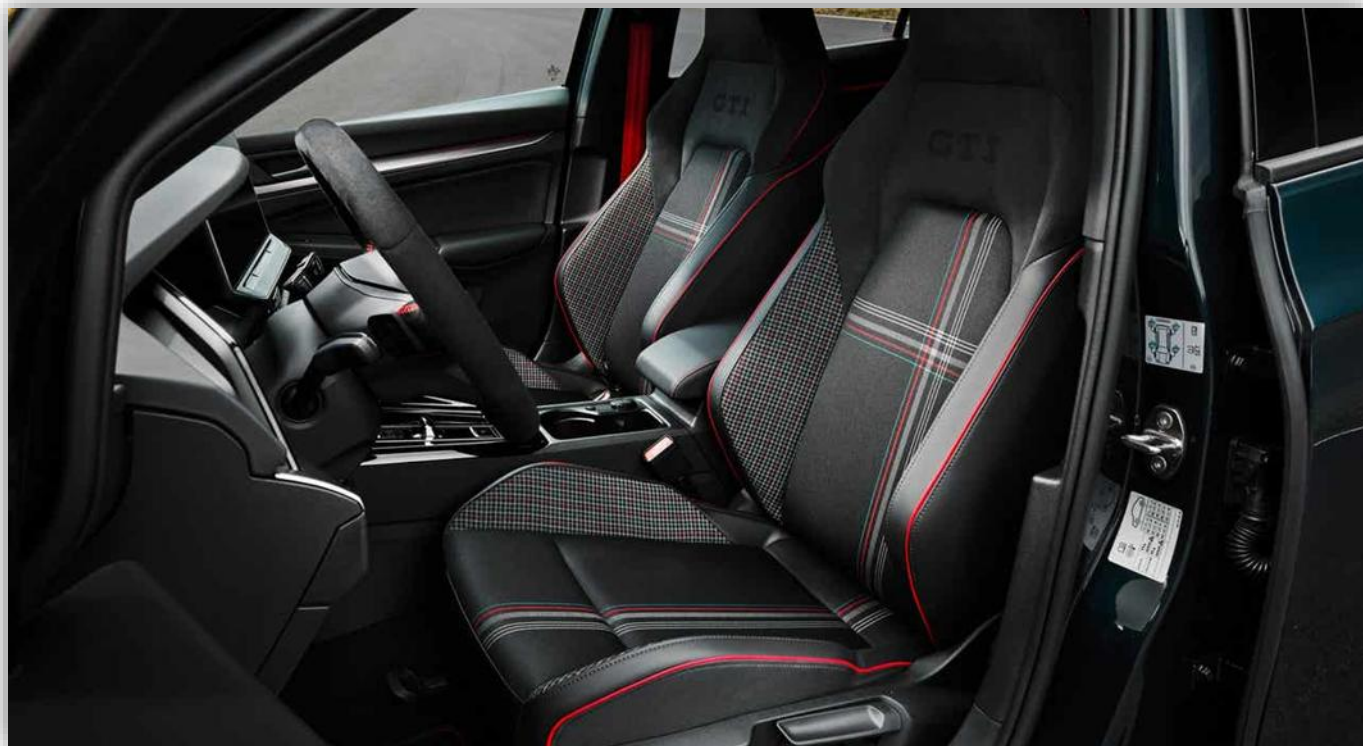
**Semi-slick.** Däcken är av semi-slick för extra bra grepp. De är så klart speciellt framtagna för Edition 50-versionen, tillsammans med Bridgestone.

**Tornado Red.** Tillbaka till rötterna och den ursprungliga röda färgen som går att köpa till sin 50-årsjubileumsbil.

Eftersom det är en Volkswagen Golf, bilen för precis alla, är det enkelt att hitta sin körställning. Det görs manuellt, vilket jag uppskattar eftersom det kan ta ohyggligt lång tid att ändra säten med elektriska reglage för mig som är kort. När jag sätter mig är bilen igång och motorn surrar lite mysigt, men så fort jag lägger i Drive händer något. Det är som om bilen vilade, men nu har vaknat till liv på riktigt. Det krävs inte mycket, en liten tå på gaspedalen, så river bilen iväg.

Men väl ute på vägen och när rätt hastighet är uppnådd och man bara ligger kvar på den går bilen i dvala igen. Inte på ett dåligt sätt, utan för att ge mig och eventuella passagerare bästa möjliga komfort. Det går fortfarande att trycka på om man vill, men vill man åka bekvämt är det som att bilen känner av det och lyder. I motorvägsfart råder visst buller från däcken – som för övrigt är semi-slick, vilket vi återkommer till – men fjädringen och stötdämpningen är väl anpassad för den höga hastigheten.

När vi svänger av på mindre vägar och framför allt när fartgupp och andra ojämnheter passeras är det lite stötigare än i vanliga Golf, naturligtvis. Men inte alls så där så att man tror att man ska få diskbräck. Läget accepteras med tanken inställd på bankörning.



*Röda sömmar och detaljer är genomgående i bilen.  
Till och med pedalerna kan man få i rött.*

Precis som i vanliga Golf har uppdaterade GTI numera likadana skärmar och infotainment-system som ID-bilarna. Systemets egen navigation är svåravläst på de spanska vägarna kring Barcelona, som är fulla av förvirrande av- och påfarter så vi kör fel några gånger. Men i övrigt är det enkelt att pilla runt i menyerna och hitta sina favoritinställningar. Knapparna på ratten som är tillbaka efter allmänhetens kritik fungerar också bra.

Väl framme vid banan och depån är fylld med alla tidigare generationer av Golf GTI (vilka vi dessutom får provköra på plats, men det är egentligen en helt annan historia). Samtliga i olika röda nyanser, förutom Mk1 som är vit. Det syns tydligt hur bilar har vuxit de senaste 50 åren. Men vad som är ännu tydligare är historien som den här raden av bilar berättar: Golf GTI är något speciellt och man har lyckats bevara det som visionen från början var. Detaljer som gör att modellversionerna sticker ut, köregenskaper som lämnar ett leende på läpparna och en prisbild som passar de flesta plånböcker.

### **Bankörning med Performance-paket**

Dags att ge sig ut på banan och då är GTI-bilarna utrustade med ett Performance-paket, som innefattar speciella fälgar, R Performance-avgassystem och avgasrör i titan. Paketet innebär en viktbesparing på 25 kilo. I övrigt har den här jubileumsversionen också fått specialdesignat chassi med justerade stötdämpare och fjädrar för att klara av bankörning bättre än föregångarna. För att fullända det målet har man också i samarbete med Bridgestone plockat fram semi-slickdäck till den här specifika GTI-bilen.

Bilen gör 0–100 km/h på 5,3 sekunder, jämfört med vanliga Golf GTI:s siffra på 5,9 sekunder och Golf R:s siffra på 4,6 sekunder. Okej, nu kör vi.

Eftersom jag är nybörjare på bankörning och det är första gången jag rattar runt på Castellolí-banan väljer jag att låta bilen sköta växlingen själv. Det går naturligtvis att växla med paddlarna själv, men fokus får bli på bilens prestanda och hur den hanterar vad jag tänker utsätta den för. Det är Volkswagens välkända sjuväxlade DSG-låda i bilen.



*Notera de röda pedalerna. Likadan skärm som i elbilarna*

Först ett par uppvärmningsvarv bakom en instruktör i en Golf R kombi, han är förresten framför hela tiden på grund av säkerheten, och sedan kan vi gasa på. Varför jag nämner instruktören är för att det visar sig vara enkelt att köra i samma tempo som en Golf R – som ju bara har åtta fler hästkrafter än GTI Edition 50. I början kör jag lugnt för att hitta runt banan, men när jag för varje varv ger mer bara lyder bilen mina order. Det är i princip bara att "gasa och svänga" och bromsa på rätt ställen.

Det som imponerar mest är greppet de här däcken erbjuder. Det går att ta kurvor med ordentlig kraft och tillbaka får man ett däckskrik, men samtidigt en väldigt stabil bil. Chassit beter sig fenomenalt och trots att jag egentligen inte får så värst mycket stöd i stolen (som är något skålad) flyger jag ändå inte runt. Kanske beror det på min nybörjarstil, men det sista "snabba" varvet kör jag över min egen förmåga – vilket jag vågar göra eftersom bilen är oerhört förlåtande. Hur kan man köra över sin egen förmåga? Jag märker att jag är lite rädd, men litar tillräckligt mycket på att bilen hanterar kraften, kurvorna, bromsarna och styrningen.

De har verkligen fått till styrkänslan, den är lätthanterlig men tillräckligt tung för bankörning. Bromsarna är välanpassade för bana i sportläget och blir något mjukare i Comfortläget så att de inte ska ta så hårt vid vardagskörning.

Alla vet att Golf GTI fortfarande är en framhjulsdreven bil, vilket skiljer den avsevärt från storebror Golf R, men ingenjörerna har trollat så mycket de kunnat för att det ska märkas så lite som möjligt. I vissa kurvor runt den här banan skulle vissa professionella tävlingsförare kanske sakna bakhjulsdrift, men för mig räcker det här gott och väl. Ska jag klaga på något så är det att bilen inte alltid växlar upp i tid, ibland skulle jag vilja växla upp manuellt (men låter bli eftersom jag bestämt mig från början).

Ett annat betyg bilen får är att den går att köra så att jag blir illamående bakom ratten. Ja, det går att köra skiten ut den, om man får uttrycka sig så rättframt. Man vet hela tiden var man har den också, alla vet hur det är att köra en liten Golf.



*Snyggt med rött och svarta detaljer. Dubbla avgasrör är coolt, sägs det.*

Inte en enda gång under den här dagen har jag funderat över baksätet eller bagageutrymmet, för det ska inte användas vid den här typen av körning. Men jag vet redan att de är bra för bilens storlek och på väg tillbaka till flygplatsen slås jag av hur vanlig bilen känns när vi sitter i köerna. Att den kan ha så nära till två helt skilda personligheter är underbart. Balansen mellan vardagsmys och sport är otrolig. Att de gång på gång lyckas tänja på gränserna och få till något ännu värre än tidigare, men utan att tumma på vardagskomforten, är riktigt imponerande.

Visst, Golf GTI är inte bäst på komfort och inte bäst på sportegenskaper, men den är så nära man kan komma båda två i en och samma produkt – till ett vettigt pris. Det är inte konstigt att den här modellen har fått en egen festival och egna produkter med GTI-logotyp. Under hela 2026 kan man beställa Golf GTI Edition 50, som alltså har specialjusterade chassikomponenter, 325 hästkrafter, färgen Tornado Red som tillval, med ett frånpris på 509 900 kronor. För 53 500 kronor extra får man Performance-paketet och det kan man väl unna sig?



*Golf GTI är en av bilmodellerna med bredast målgrupp.*

## Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI Edition 50 239 kW

**Pris:** Från 509 900 kronor. Säljs nu.

**Motor:** Bensin. 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,8:1. Borrning/slag 82,5/92,8, cylindervolym 1 984 cm<sup>3</sup>. Max effekt 325 hk (239 kW) vid 5 500–6 500 r/min, max vridmoment 420 Nm vid 2 000–5 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum. Däck 235/35 R19.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 263, längd 429, bredd 179, höjd 146, spårvidd f/b 154/152. Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 487, maxlast 443, max släpvagnsvikt 0. Tank 50. Baga-gevolym (VDA-liter) 374–1230 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 5,3 s, toppfart 270 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,76 l/mil. CO<sub>2</sub> 173 g/km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 12 046 kronor per år de första tre åren, därefter 1 724 kronor per år.

**Rivaler:**



## BMW M135 xDrive

Det är svårt att hitta en konkurrent till Golf GTI då många har slutat sälja likvärdiga bilar. Hos BMW M135 får du fyrhjulsdraft, men något färre hästar.

**Pris:** 576 700 kronor.



## Toyota GR Yaris Premium

Ska man ha likvärdig utrustning är lilla Yaris dyrare och saknar (i princip) baksäte. Men man får fyrhjulsdraft i stället.

**Pris:** 599 900 kronor.



## 2. Kia EV4 runt Vättern

Av Christoffer Gullin

15 feb. 2026

Tyst och bekväm men har stödsystemen blivit sämre?



FILM: <https://youtu.be/cwE33L-Tnak>

Jag har kört nya Kia EV4 runt Vättern för att se hur bilen fungerar med förbrukning, räckvidd och laddning. Följ med på en 72 mil lång resa där vi pratar om komfort, ljudnivå, störande moment, bra funktioner och mycket mer.



Christoffer Gullin

### 3. Honda visar en liten, lila fara

Roger Åberg 2026-02-16 kl 10:00

Super-ONE i klösigare version



FILM: <https://youtu.be/YwM3CIQnZyk>

I Japan gillar man små bilar, så kallade kei-bilar. N-One e är en sådan, och nu kommer den i lite roligare version. Honda kallar den för Super-ONE, men någon superbil är det inte. Men det kanske inte behövs.

Modellen har fått en härlig lila färg, rejäla skärmbreddare och en del precis lagom tuffa detaljer. Än så länge bara i prototyp, men ska ligga rätt nära produktion. Så mycket fakta finns det dock inte, mer än att den eldrivna rackaren ska leverera hissande 94 hästar. Den vanliga versionen som inte är Super levererar 63 hästar.

Kommer väl tyvärr inte hit, men hade den gjort det hade man på pappret kunna ta sig nästan 30 mil. Räcker ju gott för den här bilstorleken. [honda.co.jp](https://www.honda.co.jp)



Roger Åberg



**Honda visar pluttig elbil  
N-One e är deras minsta elektriska**



#### 4. Toyota Yaris kommer som elbil

Posted by Kristofer Rask

februari 18, 2026



*Konceptet Toyota bZ Small Crossover kanske illustrerar en Yaris.*

Toyota har anammat en bred strategi där man valt att erbjuda allt från förbränningsmotorer, till hybrider och rena elbilar. Under det senaste året har Toyota lanserat flera nya elbilar vilket markerar starten på den japanska biltillverkarens nya bredare offensiv på elbilar.

Men fler modeller är på gång och det inkluderar också Toyotas minsting Yaris. Den kompakta modellen på ungefär fyra meter är en populär instegsmodell till Toyotas utbud. Nu ska den också komma som elbil, [rapporterar Auto Express](#).

Redan 2021 visade Toyota upp 16 kommande elbilar, där ett kompakt koncept kallat bZ Small Crossover gav en förning om hur en helt elektrisk Yaris kan se ut.

Toyota har tidigare snackat om konceptet bZ Small Crossover och vad det symboliserar. Enligt Toyota finns det främst en utmaning med små elbilar, och det är förhållandet mellan räckvidd och pris.



Toyota Yaris i bensinutförande.

– Eftersom den här är en liten bil finns det något som vi måste vara väldigt genomtänkta och mycket noggranna med. Och det är energieffektiviteten, förklarade dåvarande koncernchefen Akio Toyoda [redan 2021](#).

Han förklarade att det enklaste sättet att ge en elbil tillräcklig räckvidd är att sätta in ett stort batteri. Men det innebär en större, tyngre och dyrare bil. Något som inte är ett alternativ för kompaktsegmentet.

Istället förklarar han att räckvidden uppnås genom effektivitet. Målet är att erbjuda den bästa energieffektiviteten på marknaden och där har Toyota en uttalad målsättning om 12,5 kWh/100 km.



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.](#)

## Teknikens Värld

### 5. Nya Mercedes A-klass – en MPV

Av Peter Klemensberger

Publicerad 14 feb 2026 kl 09.00

**Mercedes A-klass lever vidare, en ny version kommer 2028. Modellen går tillbaka till sina rötter och bygger på höjden.**



Produktionen av dagens halvkombi Mercedes **A-klass**, lanserad 2018, var tänkt att upphöra 2024 men då märket behövde en billigare instegsmodell **förlängdes livslängden till 2026** vilket senare justerats till 2027. Det har också varit oklart huruvida modellen skulle få en rättfärdig efterföljare. När man presenterade den nya MMA-plattformen hade man fyra modeller på menyn: fyrdörrarscoupén **CLA**, CLA kombi (**Shooting Brake**) och två småsugar som ersättare till **EQA** och **EQB**. Nu har emellertid produktionschefen Jörg Burzer i **tysk media** avslöjat att det kommer en femte modell byggd på MMA: En ny A-klass.

Nya A-klass kommer axla rollen som instegsmodell men samtidigt byta skepnad – från traditionellt halvkombiformat till en MPV med SUV-inslag. Med andra ord går A-klass tillbaka till rötterna. Åren 1997 till 2012 (de två första generationerna) var bilen nämligen ett högbygge. Det här är ytterligare en vink om att biltypen MPV kan vara på väg tillbaka, såväl Audi **A2** som Citroën **Picasso** kan göra comeback.

Några andra kommentarer rörande designen vill inte Jörg Burzer göra men understryker att modellen är en europeisk angelägenhet.

– Vår filosofi är att förutom erbjuda modeller med lång hjulbas specifikt för Asien och andra saker som är mer anpassade för USA så vill vi också fortsätta erbjuda en mycket attraktiv instegsmodell baserad på MMA-arkitekturen för Europa.



*MMA-plattformen gjorde debut i modellen CLA*

Även om det är bekräftat att bilen ska bygga på MMA-plattformen så är det inte klart vilka drivlinor nya A-klass får. Plattformen är flexibel och tar allt från förbränningsmotor till el-drift via olika grader av hybridiseringar där emellan.

Med största sannolikhet lär nya A-klass tillverkas i ungerska Kecskemét dit produktionen av dagens A-klass kommer att flyttas under årets andra kvartal. Detta för att hålla priset på bilen nere. Nya Mercedes A-klass väntas komma 2028.



Peter Klemensberger



## 6. Elbil i kylan

Av Christoffer Gullin

11 feb. 2026

Testar utan och sen med laddbox för uppvärmning för att se skillnaden (medlem)



FILM: <https://youtu.be/HVsF6fYYbLc>

Jag har varit i Kiruna och passade då på att göra en video där jag jämför skillnaden i förbrukning när man värmer upp bilen först utan laddbox och sen med laddbox. Skillnaden är stor och det är tydligt att en laddbox är en elbilsförarens bästa vän, speciellt i minus 25 grader.



Christoffer Gullin

## 7. Upptäckten: Batteri med aluminium övervinner kyla

Av Maths Nilsson 16 februari 2026, 06:06

Ett nytt aluminiumbaserat batteri övervinner elbilens största nackdel. Vid ett test behöll det 92% av sin kapacitet vid 25 minusgrader.



Elbilens kanske största akilleshäla är att nästan hälften av räckvidden kan frysa inne i kyla. Ett norskt [räckviddstest i kyla](#) avslöjade nyligen räckviddstapp på upp till 46% i helt nya elbilar som kördes i kyla. Men nu presenterar kinesiska forskare ett nytt aluminiumbaserat litiumjonbatteri som ska klara kyla betydligt bättre.

### Elbilförsäkring

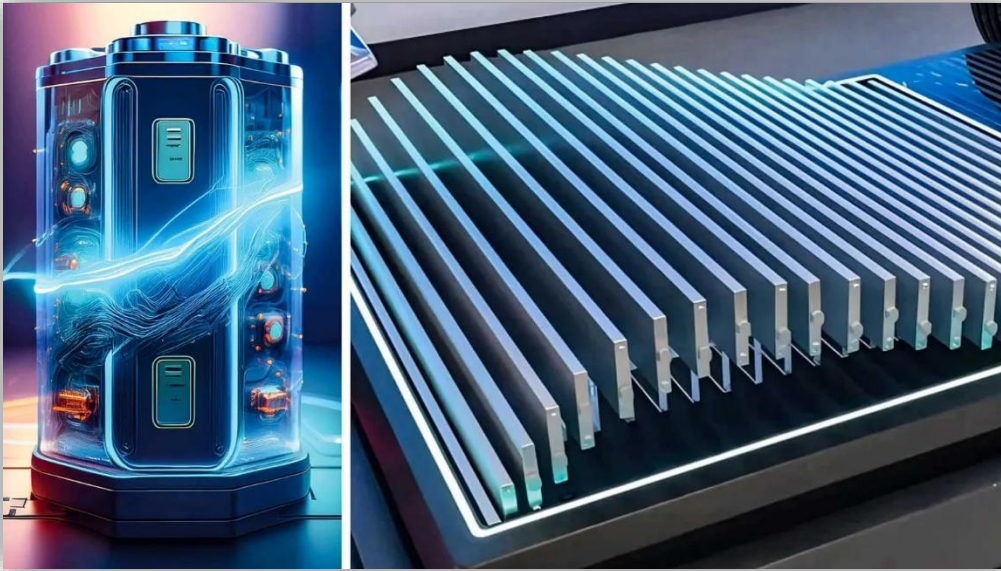
Forskare vid tekniska institutet i Shenzhen har tagit fram ett aluminiumbaserade litiumjonbatteri. Det har nu testats i en vanlig elbil. Testerna visar att efter att ha suttit i ett fordon i mer än 24 timmar i en genomsnittlig lågtemperaturmiljö på -25 °C, uppnådde batteriet en urladdningseffektivitet på över 92%, uppger [IT-Home](#).

Enligt forskare kan nya legeringar med aluminium lösa en stor del av problemen med den stora försämringen av batterier i kyla. Målet är att utveckla litiumjonbatterier som behåller mer än 80 % av sin räckvidd i miljöer så låga som -40 °C.



Maths Nilsson

LÄS MER:



Upptäckten: 100 mils räckvidd med 100 kg batteri



400 000 bilister togs: Detta är värsta bötesfällorna



Bilder och film: Världens snabbaste elbil släpps...



### Så lång är garantin på batterier till olika elbilar



### Test avslöjar: Så lång tid tar elbilar att ladda i...



### Polestar slåss mot kris: "Överlever svårligen"



### Juridisk expert om budresorna: Risk för mutor

**Feber**

## 8. Elbil är billigare att tanka än bensinbil

Av Roger Åberg

2026-02-17 kl 12:20

Speciellt om du laddar hemma



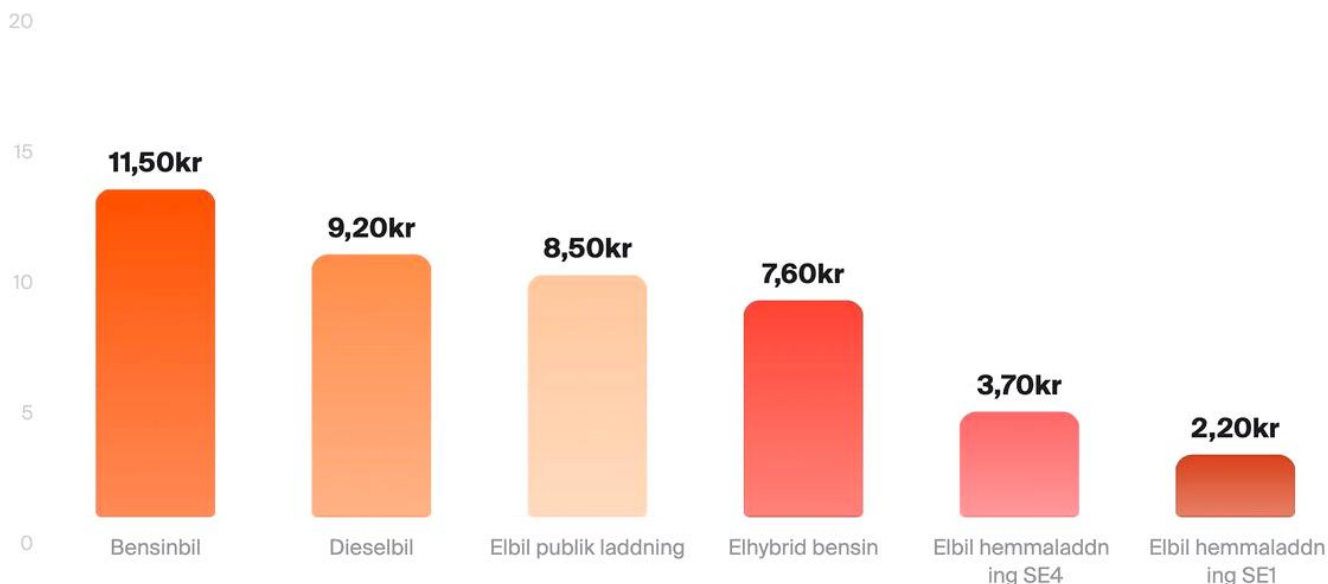
Mobility Sweden har tagit fram miniräknaren och tittat på hur drivmedelskostnaderna såg ut 2025. Man var helt enkelt nyfiken på hur mycket det kostade att tanka en genomsnittsbil med olika drivmedel.

Dyrast var bensin, i snitt betalade bensinbilar 11,50 kronor milen. Diesel var lite billigare med 9,20 kronor milen. Om man körde elbil blev det billigare, men hur mycket beror såklart på hur man laddar.



Roger Åberg

## Drivmedelskostnad per mil

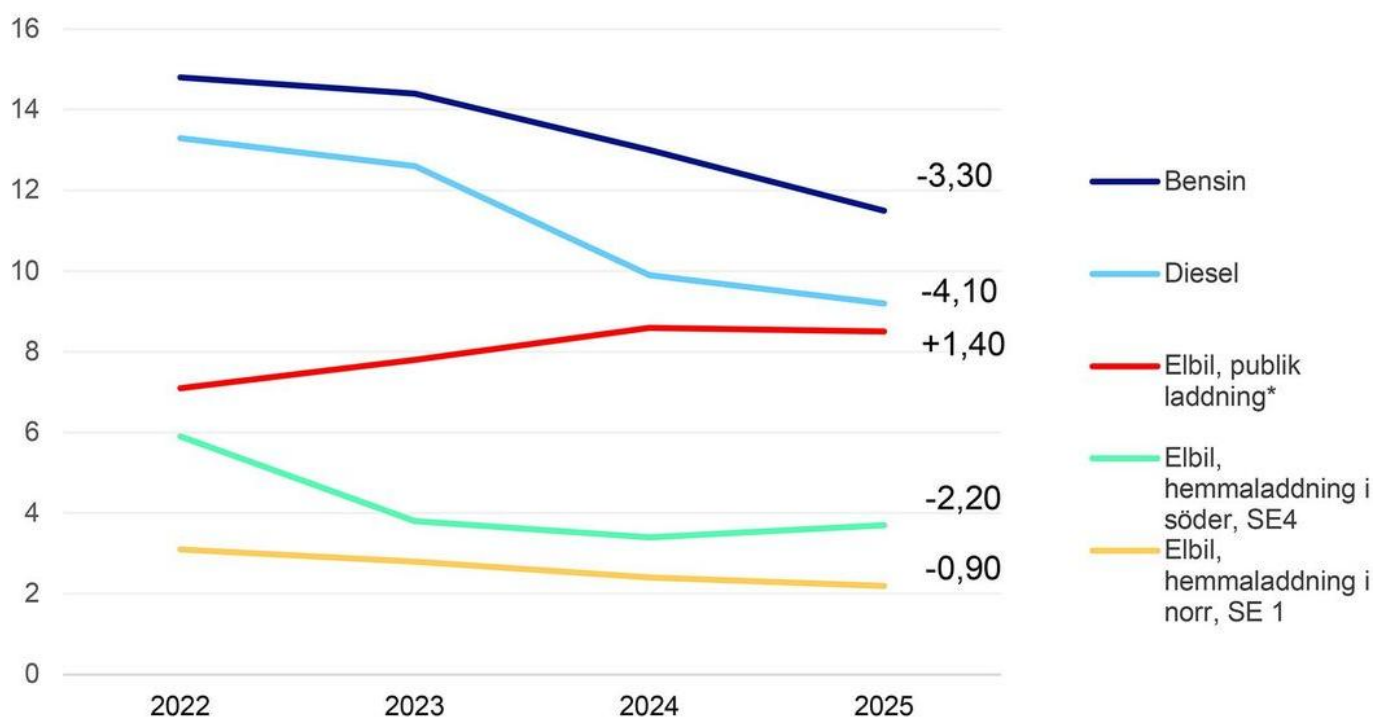


Om man laddar publikt och kör 85 procent normalladdning och 15 procent snabbladdning så hamnade man på 8,50 kronor milen. Men det är rätt låg andel snabbladdning man har räknat på då, om man snabbladdar i högre grad lär det bli dyrare än både bensin och diesel.

Allra billigast är att ladda hemma. I elområde 4 landar vi på en milkostnad på 3,70 kronor, i elområde 1 bara 2,20 kronor per mil.

Men det här är i snitt. Skillnaderna mellan de olika drivmedelstyperna är gigantiska. En stor bensinbil kan kosta 16 kronor milen, medan en liten kan landa på nästan hälften, 8,80 kronor bilen. Kör man elhybrid kommer man ner till 7,60 kronor milen, och spöar alltså publik laddning.

### [mobilitysweden.se](https://mobilitysweden.se)



Genomsnittlig milkostnad i kronor, 2022–2025

## 9. EU gör det svårare att bygga billigare elbilar

Av William Karlsson 17 februari 2026, 17:09

EU har tagit fram nya regler som ska göra fler elbilar "europeiska". Problemet är att de flesta tillverkarna fortfarande är helt beroende av Kina. Nya reglerna riskerar att stoppa billigare elbilar.

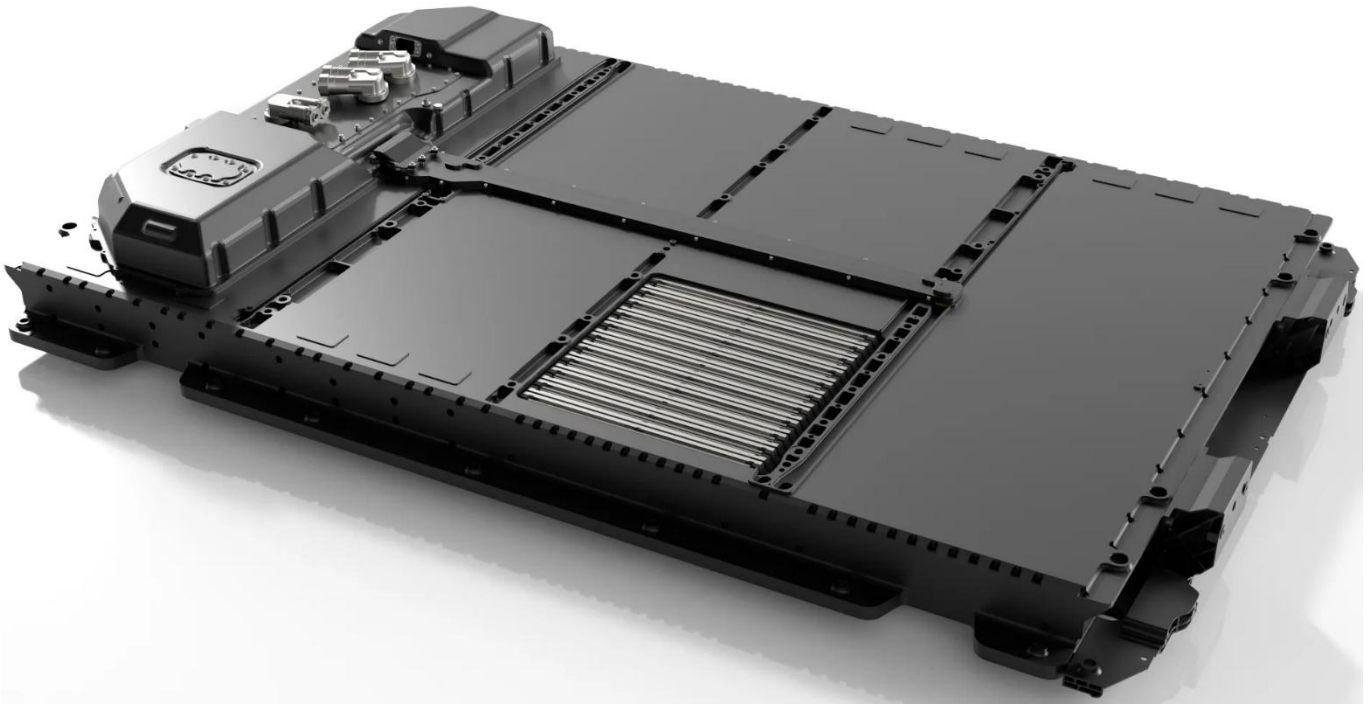


I Bryssel håller EU-kommissionen just nu på att ta fram ett förslag som ska göra att fler elbilar tillverkas i Europa. Vad exakt "tillverkad i Europa" innebär verkar i nuläget oklart, men tidningen [Financial Times](#) hävdar att förslaget betyder att en elbil måste innehålla minst 70 procent europeiska komponenter. Det kommer innebära enorma problem för många tillverkare.

Eftersom elbilens batteri också är inräknad som en komponent i elbilen kommer det bli tufft att uppnå 70 procent europeiskt material. Samtidigt som europeiska batteritillverkare som Northvolt haft det extremt svårt att lyckas få igång en hållbar produktion har Kina tagit över marknaden helt och hållet. Detta gör att majoriteten av alla elbilsbatterier idag består av kinesiska komponenter.

Idag är majoriteten av världens elbilsbatterier tillverkade i Kina.

Vad och hur EU:s nya förslag kommer se ut återstår att se, men redan nu varnar biltillverkare för att målen kommer bli svåra att uppnå. Bara att lösa batteriproblemet kommer att vara en stor utmaning för många. EU:s huvudsakliga tanke med att fler europeiska bilar ska vara tillverkade i Europa är för att hjälpa till mot den kinesiska konkurrensen. Det hade därför inte kommit som en överraskning om det skulle inledas övertalningskampanj för att utöka planerna till andra länder som Japan, Turkiet och Storbritannien.



*Idag är majoriteten av världns elbilsbatterier tillverkade i Kina*



William Karlsson

**LÄS MER:**



**Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter**



**Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag**



**Upptäckten – så dör elbilar i kyla**



**Volvos skräcksiffror – nybyggd bilfabrik kan bli onödig**



**Mercedes svenske chef: "Sänk Kina-tullar i stället"**



**Polestar slåss mot kris: "Överlever svårligen"**



**Domen mot Europas batterifabriker: "Kommer dö"**



## 10. Vinsterna rusar hos Ferrari – bonusarna följer med

Av Åsa Wallenrud

Publicerad 17 feb. 2026

Uppdaterad 17 feb. 2026

**Ferrari fortsätter tjäna stort trots färre bilar – och nu märks framgången tydligt hos dem som bygger dem.**



*Ferraris vd Benedetto Vigna ger sina anställda en härlig bonus för bra arbete*

Ferrari sålde inte fler bilar under 2025 än året före, men ekonomiskt blev året ändå ett tydligt lyft. Totalt levererades 13 640 bilar, bara 112 färre än året innan, skriver **Motor1**. För ett märke där varje bil kostar som en mindre villa är dock marginalerna viktigare än volymen – och där gick utvecklingen åt rätt håll.

Omsättningen ökade med sju procent till cirka 80 miljarder kronor. Rörelseresultatet steg samtidigt tolv procent till ungefär 24 miljarder kronor.

Resultatet innebär nu att Ferraris anställda i Italien får ta del av framgångarna. Under bolagets kvartalsrapport berättade vd **Benedetto Vigna** att personalen kan få en årlig bonus på upp till **14 900 euro – omkring 168 000 kronor** enligt dagens växelkurs.

Runt 5 000 personer arbetar för Ferrari i Italien, och bonusen beskrivs som den högsta hittills.

## El möter tradition – men bensinen lever kvar

Framåt ser orderböckerna fortsatt starka ut. Produktionen för 2026 är redan slutsåld och beställningarna för 2027 börjar fyllas. Samtidigt väntar flera modellnyheter, däribland Ferraris första elbil, **Luce**, som presenteras senare i år tillsammans med ytterligare fyra nya modeller.

Trots elektrifieringen räknar Ferrari med att förbränningsmotorer kommer dominera under lång tid. Vid slutet av decenniet väntas 80 procent av modellprogrammet fortfarande ha bensinmotor, fördelat mellan rena förbränningsbilar och hybrider. Elbilar beräknas stå för cirka 20 procent.

Utvecklingen av V6-, V8- och V12-motorer fortsätter alltså parallellt med elektriska satsningar. Företaget menar att potentialen i klassiska motorer ännu inte är uttömd, även om utsläppskraven skärps.

Strategin är tydlig: nya drivlinor ska locka nya kunder, medan traditionella modeller behåller märkets kärnpublik. Med stark efterfrågan och flera lanseringar på väg tyder mycket på att framgången – och bonusarna – kan bli en återkommande tradition i Maranello.



Läs också: [Topplistan: Här koras årets lyxbil.](#)



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](mailto:asa.wallenrud@dagensps.se)

## Teknikens Värld

### 11. Ford och Geely i samtal om samarbete

Publicerad av Peter Klemensberger 10 feb 2026 kl 08.00 Uppdaterad kl 08.33

Samarbeten mellan bilkoncerner är inte ovanliga i jakten på att kapa kostnader. Nu sitter Ford och Geely till bords – Volvos gamla och nya ägare.



För 16 år sedan [sålde Ford Volvos personbilsavdelning till kinesiska Geelykoncernen](#). Nu sitter de vid bordet igen och diskuterar ett samarbete. Det bekräftar flera personer med insikt, rapporterar [Reuters](#).

I huvudsak handlar förhandlingarna om att låta Geely bygga sina elbilar i Fords europeiska fabriker, detta för att slippa de [straffullar de är försedda med](#) sedan sommaren 2024. I utbyte kommer Ford få tillgång till Geelys teknik rörande autonom teknik. Man diskuterar också ett samarbete överlag på ett tekniskt plan för att kapa kostnader.

Geely har avböjt att kommentera men Ford säger:

– Vi har diskussioner med många företag hela tiden om en mängd olika ämnen. Ibland materialiserar de sig, ibland inte.

Volvos personbilsavdelning var i Fords ägo åren 1999 till 2010.



Peter Klemensberger



## 12. USA slopar regler för utsläpp av växthusgaser från fordon

Carl Undéhn 13 feb 2026



Skattelättnaderna vid köp av en elbil på upp till 7.500 dollar togs bort i USA redan förra hösten. På beslut av president Donald Trump slopas nu också bedömningen från Environmental Protection Agency (EPA) som 2009 slog fast att sex växthusgaser, som koldioxid och metan, utgör en hälsofara för människor och orsakar klimatförändringar. Något som i praktiken innebär att regler för utsläpp av växthusgaser från fordon nu avskaffas i USA.

Att Donald Trump anser att hotet om klimatförändringar är en lögn är ingen nyhet. Regleringar som den han nu slopat ses av den amerikanske presidenten därför som ett hinder för landets ekonomi.

När beslutet presenterades beskrev Donald Trump och chefen för EPA, Lee Zeldin, att det innebar den största avregleringen i landets historia som för landets skattebetalare kommer innebära en besparing på 1,3 biljoner dollar. Då genom att det inte längre kommer krävas någon mätning, rapportering, certifiering eller efterlevnad av de federala utsläppsstandarderna för växthusgaser från bilar och andra fordon.

Den amerikanska bilbranschen välkomnar beslutet. Enligt branschorganisationen Alliance for Automotive Innovation innebär beslutet en "korrigerande" av vad som beskrivs som tidigare omöjliga utsläppsregler. Till amerikanska medier kommenterar Ford beslutet med att de "uppskattar arbetet av president Trump och administratör Lee Zeldin, som syftar till att åtgärda obalansen mellan de nuvarande utsläppsstandarderna och kundernas valfrihet".

Jättarna Ford, General Motors och Stellantis, där flera amerikanska märken som Jeep och Chrysler ingår, hade redan innan förberett sig på slopandet av utsläppsregler. Då genom att ändra sin strategi och pausa eller lägga ned satsningar på elbilar, i alla fall för den amerikanska marknaden.

De regular som nu avskaffats infördes under tiden som Barack Obama var president i USA. Han kommenterade beslutet på X med orden "Idag upphävde Trump-administrationen 'endangerment finding': beslutet som låg till grund för gränserna för avgaser och regler för kraftverk. Utan det blir vi mindre säkra, mindre friska och mindre kapabla att bekämpa klimatförändringarna — allt för att fossilbranschen ska kunna tjäna ännu mer pengar".

### 13. Finsk start up vill bygga elbussar för nordiskt klimat hos Valmet

Av Carl Undéhn 11 feb 2026



Färska siffror från de europeiska fordonstillverkarnas intresseorganisation Acea visar att elbussarna ökade i Europa med 45 procent förra året. Europeiska tillverkare som polska Soliaris samt tyska Man och Mercedes dominerar, men kinesiska tillverkare som Byd och Yutong tar allt mer marknadsandelar. Det trots att det kommit rapporter om säkerhetsbrister hos de kinesiska bussarna.

Men snart kan de alla möta konkurrens från Finland. Där har start up-företaget Jeti Industries tecknat ett preliminärt samarbetsavtal med kontraktstillverkaren Valmet om att bygga eldrivna stads- och regionbussar. För de som inte känner till Valmet är det en välrenommerad kontraktstillverkare som byggt modeller åt bland annat Saab, Porsche och Opel samt även solcellsbilen Lightyear. Sedan förra året erbjuder Valmet även tillverkning av mer än personbilar.

Planen är att tillverka den eldrivna bussen N1e som ska få en räckvidd på 55 mil. Den är utvecklad av Jeti Industries, som grundades 2012 i Finland, och uppges vara särskilt framtagen för kallt nordiskt klimat. Eller med egenskaper som är "Ultra Robust Nordic", som de formulerar saken. De tekniska detaljerna är det ännu ont om. Utöver den utlovade räckvidden uppges bussen N1e erbjudas i längder på 10 till 15 meter och byggas med ett modulkoncept som både ska förenkla tillverkning och göra användningen flexibel. Bland annat ska den kunna användas i både stads- och regionaltrafik. Någon snabbbladning är kanske inte att räkna med då Jeti Industries uppger att bussen är framtagen med ett koncept för att ladda den under natten.

En prototyp av bussen N1e vidare upp under mässan Persontrafik i Stockholm redan 2022. Då som en stadsbuss på 12 meter med lågt insteg. Sedan dess har bussen blivit typgodkända i EU och ska ha testats i verkliga förhållanden.

## 14. Hondas hybridpionjär – som älskas av entusiasterna

Publicerad 2026-02-15 6:30

Text Erik Söderholm

**Honda Insight fick aldrig lika mycket uppmärksamhet som Toyota Prius – kanske helt oförtjänt? Hondas utmanare har blivit uppskattad av entusiaster som gillar snålkörning.**



Säg ordet **”hybridbil”** och många tänker direkt på Toyota Prius. Inte så konstigt, förstås, med tanke på hur framgångsrik modellen blev.

Men faktum är att det inte bara var Toyota som experimenterade med hybridbilar på 1990-talet. Det gjorde även Honda.

Resultatet döptes till Honda Insight, men den modellen fick leva betydligt mer i skymundan än Prius som fick nästan all uppmärksamhet.

**”Honda Insight fick leva betydligt mer i skymundan än Prius som fick nästan all uppmärksamhet”**

**Den allra första** generationen Insight som presenterades 1999 var betydligt mindre praktisk än Toyota Prius. En tvådörrarskaross med **”rymdskeppslook”** kommer aldrig locka lika många köpare som en lite mer konventionellt designad fyradörrarsmodell.

Men designen hade ett syfte. Luftmotståndet skulle bli så lågt som möjligt, bland annat genom att använda täcksivor för de bakre hjulen, och bilens aluminiumstruktur sänkte vikten.

En annan egenhet var att bilen hade manuell låda, något som annars är extremt ovanligt i hybridbilar. Steglös automatlåda och luftkonditionering var tillval.



Den andra generationen som kom 2009 var betydligt mer konventionellt designad och mycket lik Toyota Prius. När Vi Bilägare provkörde hamnade vi omkring 4 l/100 km tack vare bilens roliga "snålkörningscoach".

Den manuella lådan försvann dock, men den återkom nästan direkt i [konstiga sportcoupén CR-Z](#).



Någon succé blev det inte nu heller. Den dåliga yen-kursen satte käppar i hjulen för Insight-lanseringen, men i Vi Bilägares test mot dieseldrivna Volvo V50 DRIVE fick den ändå beröm för låga driftkostnader – det var nämligen innan Sverige började skattesubventionera ”snåldieslar”.

**Honda Insight har** med åren fått en engagerad community med entusiaster som försöker maxa effektiviteten. Hur låg förbrukningen kan bli för den som anstränger sig vet ingen, men siffror runt en ”halvliter milen” är inte alls ovanliga.

Det var ganska befriande i en tid när vanliga bensinbilar kunde dra nästan dubbelt så mycket.



Bredden fyllde Honda FR-V till brädden

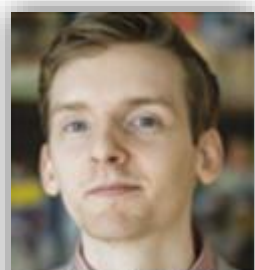


Honda NSX var uppstickaren som satte Ferrari på

plats



Honda Civic var tuffingen som satte märket på kartan



Erik Söderholm

## 15. Jaguar SS 100 3,5-liters Roadster 1938

Lästid cirka 1 minut

Skriven av Ben Branch 28 november 2013

Denna 1938 SS100 Jaguar 3,5-liters roadster är ett av de prydligaste exemplen på modellen vi sett på senare tid, många bilhistoriker anser att SS100 är den snyggaste Jaguaren från före kriget och jag är benägen att hålla med dem.



Medan Bugatti från samma era var något feminina i utseendet, var SS100 en manligt utseende bil med stora mesh-täckta strålkastare, dubbla horn och en 3,5-liters motor som kunde skjuta den upp i över 160 km/h – en nästan överljudshastighet för 1930-talet.

Ursprungligen erbjöds bilen med antingen en 2,5- eller 3,5-liters motor, 2,5-liters Roadstern klarade strax över 90 mph och 3,5-liters ryktades kunna nå 101 mph med vindrutan nere, skyddsglasögonen på och luckan av.

Endast 112 av 3,5-litersmodellerna tillverkades före andra världskrigets utbrott, vilket gör dem till en sällsynt och mycket samlarvärd bil i modern tid. Priserna har skjutit i höjden under den senaste tiden, 2007 kunde du rimligen förvänta dig att köpa en för ~450 000 dollar, men nu har du tur om du hittar en för under 1 000 000 dollar.

Motorn i 3,5-litersvarianten hade en angiven volym på 3.485cc med en rak sexa med dubbla SU-förgasare bultade på sidan, den kunde producera 125 hk och överföra kraft till bakhjulen via en 4-växlad synkroniserad växellåda.

Om du vill bjuda på bilen du ser här behöver du besöka RM Auctions här och registrera dig. Det kan vara värt att titta på några av de andra bilarna som kommer ut på samma auktion eftersom det är ett mycket imponerande utbud.





Ben Branch

## 16. Rover 75 fick beröm: "Den är ovanligt läcker"

Publicerad 18 februari 2024 Text Calle Carlquist

Framtida bilhistoriker kommer att förundras över de retrobilar som dök upp kring millennieskiftet. Kanske var Nissan Figaro allra först, i produktion redan 1991 och under blott ett modellår.



*Trots BMW:s inblandning finns inget tyskt alls över de läckra formerna på Rover 75.*

Modet stipulerade att nya bilmodeller skulle se ut som gamla bilmodeller men i moderniserad stil. På så sätt begåvades världen med krumelurer som Chrysler PT Cruiser, Plymouth Prowler, Volkswagen New Beetle, Mini, Chevrolet SSR och HHR, Ford Thunderbird, Nissan Figaro, Fiat 500, Nissan Z, Ford Bronco, Alpine A110 ... listan är verkligen lång.

Antalet succéer på receptet är färre, det är väl bara Mini, Fiat 500 och, i någon mån, Volkswagen Beetle som lyckats, men **nya Ford Bronco** (debut 2021) kan vara på väg mot framgång i USA, mycket tack vare sina "gamla" linjer.

**»Rover 75 är ovanligt läcker, en lyckad blandning av smakfullhet och fräckhet.«**

**Sedan har vi först** de båda "engelska patienterna" Jaguar S-Type och Rover 75. Som genom en ödets nyck presenterades båda samtidigt till pukor och trumpeter på Birmingham Motor Show hösten 1998. Här stod två nya, urbrittiska stoltheter (nåja, Rover hade BMW i ryggen sedan några år och Jaguar hade Ford) och visade världen att "old Blighty" minsann kunde fortfarande.

BMW var omåttligt stolt över sitt förvärv av Rover hösten 1994, det solida varumärket med det respektingivande vikingaskeppet som symbol. Man hade sedan dess öst in miljarder i den nya bilen och BMW-chefen Bernd Pischetsrieder uteslöt inte att fler gamla engelska märken kunde få en nystart – tyskarna hade samtidigt förvärvat rättigheterna till bland andra Riley.



**I Vi Bilägare 12/99** testades Rover 75 Connoisseur, det dyraste utförandet, och fick genomgående mycket goda omdömen av skribenten Torsten Björklund och testlaget: "När jag ser första riktiga resultatet av satsningen kan jag konstatera att det fortfarande finns folk i England som både kan och vill göra fina bilar. Rover 75 är ovanligt läcker, en lyckad blandning av smakfullhet och fräckhet i designen kombinerat med en omisskännlig engelsk tradition. Det finns inget tyskt alls över formerna."

Kromade detaljer var ett fräscht grepp vid denna tid och på Rover fanns de i överflöd: dörrhandtag, backspeglar, inre dörrhandtag, tröskellister ... men den verkliga designcloun var nog de båda ellipsformade, gräddvita instrumenttavlor och deras "veteranbilsgrafik". Dem kunde man glo på sittande i en svällande skön förarstol, av läder givetvis och med färgmässigt matchande "piping" i sömmarna. Ädelträpaneler och en medveten icketysk stil förhöjde stämningen ytterligare.

**Rover 75 hade** dessutom köregenskaper som imponerade. Detta var ingen sportig bil, snarare en rakt igenom stilfull karaktär att färdas lugnt och värdigt i, precis som det alltid anstått Rover. Fjädringskomforten var ypperlig, bland annat tack vare en modifierad bakvagn från BMW Z1, och det fanns en behaglig "bottentyngd" i rörelserna som Rover var ensam om.

Motorn var en V6 av Rovers egen konstruktion, kopplad till en japansk femväxlad automatlåda. Inte så vridmomentstark kanske men just behaglig. Minustecknen i testet inskränkte sig till tre: bagageutrymmet ansågs lite trångt, det fanns inget inre stängningshandtag till bakluckan och rostskyddet brast.

Att reda ut alla turer innan Rover försattes i konkurs i april 2005 går inte på detta utrymme, men trots allt stök med alla lycksökande nya ägare som kom och gick efter det måste själva bilen Rover 75 betraktas som en klart lyckad modell. Totalt byggdes cirka 211 000 exemplar och under åren 1999–2004 såldes totalt cirka 4 500 Rover av olika modeller i Sverige.



## 17. Grattis Seven!

Publicerad 25 februari 2009 (uppdaterad 18 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Sigvard och Sivert har namnsdag passar vi på att hylla Seven!



*Austin Seven 1929*

Herbert Austin var en av den brittiska bilindustrins pionjärer och började med stora bilar för de besuttna. På 1920-talet kom bilar för folket även i Europa och 1922 presenterade Herbert Austin sitt bidrag, miniatyrbilen **Austin Seven**.

Den var konventionellt uppbyggd med vattenkyld motor fram, batteritändning, treväxlad låda, kardandrör och bakhjulsdrivning. Bladfjädrar förstås men bromsar fanns på alla fyra hjulen. Det var ingen självklarhet 1922. Den var extremt liten, bara 270 cm lång och 117 cm bred! Trots det hade den plats för fyra och såg mer gullig än löjlig ut.

Att den hette Seven berodde förstås på den engelska bilskatten som beräknades på **antalet hästkrafter**. Men det var inte den verkliga effekten som beskattades utan en teoretisk enligt en formel som RAC - Royal Automobile Club - ställt upp år 1903 och som beräknade effekten på basis av cylinderdiametern och antalet cylindrar, slaglängden ingick inte. Bilskatten bestämdes enligt den formeln ända till 1948. Naturligtvis anpassade biltillverkarna sina motorer till formeln och tog ut slagvolym på slaglängden i stället för på cylinderdiametern. Tekniskt inte så bra, men bilskatten var hög i England.

Nu var faktiskt inte Seven på sju skattehästkrafter utan på 7,8, varför ägaren fick betala skatt som för en 8HP. Austin Sevens motor var från början bara på 10,5 bromsade hästkrafter så RAC-formeln slog inte så fel där. Mot slutet av 1930-talet var tumregeln annars att en RAC hästkraft motsvarade fyra bromsade på normala bruksmotorer och betydligt flera på mer avancerade konstruktioner.



*Austin 7 Ruby (1935)*

England tog den lilla bilen till sitt hjärta och den blev en enorm succé. Den utvecklades genom åren och blev större, den sista upplagan hette mycket riktigt **Big Seven**. Tillverkningen upphörde 1939 då den avlöstes av **Austin Eight**.

Austin Seven licenstillverkades i Frankrike som **Rosengart**, i Japan som **Datsun** och i Tyskland som **Dixi** som sedan blev BMW:s första bil. Austin satte upp en egen tillverkning i USA, men det gick inte bra, amerikanerna tog inte Austin Seven på allvar. **American Bantam** gick bättre att sälja, den var en omkonstruktion av Seven för amerikanska krav.



*Austin Seven med Austins vågiga grill*

När Alec Issigonis mästerverk presenterades på hösten 1959 fanns ännu de brittiska återförsäljarnäten kvar från tiden före bildandet av BMC. Austinhandlarna skulle ha sin version och eftersom Austin Seven fortfarande var i kärt minne kallades den Austin Seven. På emblemet skrevs listigt nog **Se7en**. Morrisversionen kallades MiniMinor men alla kallade snart båda två bara för Mini.

Det gjorde att BMC i januari 1962 officiellt döpte om Austin Seven till Austin Mini. Det var i England det, i Sveriges hette bilen officiellt först Austin eller Morris 850 och senare BMC 850, men kallades från början **Hundkojan**. Sällan har ett bilsmecknamn fått ett så starkt genomslag.



*Lotus Seven*

Colin Chapman började i liten skala att på beställning bygga tävlingsbilar och 1951 bildades 1951 Lotus Ltd. Först 1957 gick han ut på den öppna marknaden och då med ett mycket spartanskt körredskap. Det var hans sjunde distinkta design och den fick följdriktigt heta Lotus Seven. Den hade en lätt, självbärande fackverkskonstruktion som var klädd med ett minimum av tunn plåt. Mekaniken kom från BMC, Ford och andra engelska tillverkare.

De flesta Lotus Seven såldes som byggsatser. Det betydde att köparen sparade den försäljningskatt som den brittiska finansministern ville ha på alla nya bilar. Den var mycket hög - **50 % av priset!** Det var på skatten köparen gjorde besparingen, inte så mycket på att själv slutmontera bilen. Uppkomsten av kit cars var alltså skattedrivet!

I början monterades vanligen i Lotus Seven sidventilmotorn med tillhörande trepetlåda från Ford Anglia. De var billiga komponenter men det räckte för 0-100km/h på 16 sekunder och en toppfart runt 130. Det kändes mycket fortare i den lätta, öppna bilen. Med bättre bestyckning gick det verkligen fort. Den förste som tävlade på bana med Lotus Seven var 1958 Graham Hill.

Några år senare blev de mer avancerade motorerna i Fords motorfamilj Kent tillgängliga. Med en 1340-kubikare från numera bortglömda Consul 315 som trimmats till 85 hk slungades den knappt 500 kg tunga bilen från noll till hundra på under 8 sek! Toppfarten begränsades av dålig aerodynamik till knappt 170 km/h.

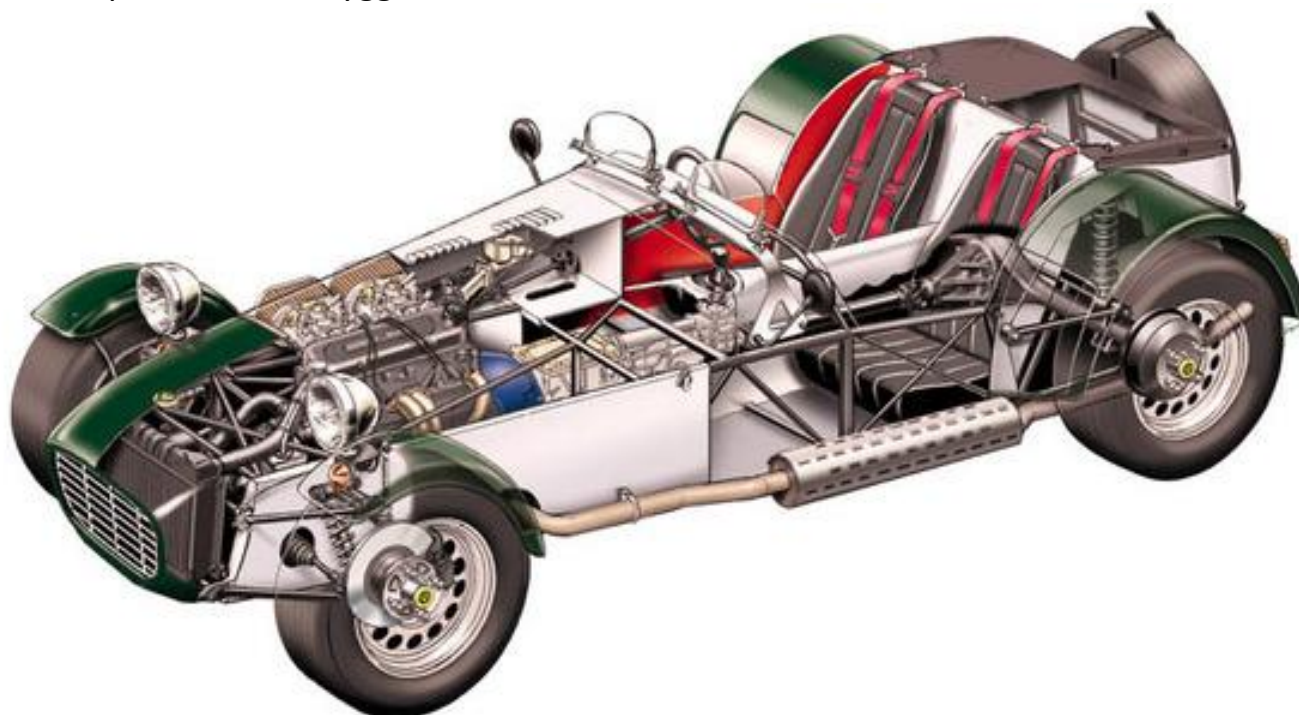
År 1970 hade Lotus redan 72 konstruktioner bakom sig men Seven fanns kvar, nu i en version med kantig **glasfiberkaross**, ett missriktat försök till modernisering. Konzeptet var i övrigt oförändrat och Seven stack verkligen ut bredvid de sofistikerade ställkamraterna Lotus Elan, +2 och Europa. Lotus Seven lades ned 1972 men fortsättningen säkrades genom Caterham.



*Caterham Seven Classic*

Redan 1959 blev Caterham återförsäljare för Lotus och 1967 ensamåterförsäljare för Lotus Seven. De köpte 1973 tillverkningsrättigheterna till Lotus Seven och är därmed det **enda företaget** som har licens att tillverka Colin Chapmans konstruktion.

De finns en mängd imitationer och kopior men Caterham Seven är en äkta replika. Bilen har utvecklats hela tiden men utseendet är nu åter igen det ursprungliga. Man kan fortfarande köpa sin Seven i byggsats och den finns i en rad versioner, se [www.caterham.co.uk](http://www.caterham.co.uk)



## 18. Lyxbilmärket som misslyckades



### **Duesenberg (1920 - 1937)**

Duesenberg grundades av två bröder som först byggde motorer och racerbilar och sedan lyxiga personbilar. År 1926 inledde bröderna ett samarbete med **Errett Loban Cord**, som skulle hjälpa till att driva varumärket till toppen av lyxbilsmarknaden tillsammans med Auburn. Efter bara sex år dog en av bröderna medan den andra försökte fortsätta med Cord.

Duesenberg kunde inte blomstra under den stora depressionen och denna tillverkare av några av världens vackraste bilar stängde sina dörrar för gott 1937.

