



Nissan Fairlady 240Z-G (1971–73)

1. Kinesisk SUV attackerar VW ID.4 och Co.
2. Provkörning av Leapmotor B10 Electric Promax
3. Kia EV4 är en bra icke-suv
4. Nissan stryper tillgången på ikoniska sportbilen
5. Dieselfusk ska ge fängelse
6. Ny bensinmotor ger 40 procents lägre förbrukning
7. EX90 till lägre pris
8. Vägmärket många inte förstår
9. Nissan Fairlady 240ZG
10. White G-A Speedster
11. Grattis Renault Espace
12. Lyxbilmärket som misslyckades



1. Hur denna kinesiska SUV attackerar VW ID.4 och Co.

21.02.2026-00:01

Changan Deepal S05 levereras med mycket teknik och lång garanti. Om VW och Co verkligen måste darra kommer dock också att avgöras på en helt annan plats!



Evig frid – så kan Changan översättas. Och vem vill inte ha det? Den före detta VW-designchefen Klaus Zyciora lät sig inte heller bli överklassad och bytte till Kina 2023. En man som bland annat gav sitt ansikte till den nuvarande ska nu hjälpa till att positionera varumärket internationellt.

Changan beskriver sig själv som Kinas fjärde största biltillverkare – företaget säger att de sålde omkring 2,9 miljoner fordon världen över år 2025. Sedan 2001 driver företaget ett designcenter i Turin (Italien), och sedan 2010 ett forsknings- och utvecklingscenter i Storbritannien.

Changan Deepal S05 har VW ID.4 och Co i sikte

Varumärket har också varit aktivt i Tyskland sedan 2025. Med Deepal S05 lanserar det kinesiska företaget sin andra modell på marknaden. SUV:en är knappt 4,60 meter lång och riktar sig direkt mot fordon som ID.4. Så även en modell med en Zyciora-referens.

Interiört ser S05 solidt tillverkad ut och är långt ifrån mindre värdefull än de etablerade konkurrenterna. Infotainmentsystemet fungerar smidigt, Apple CarPlay och Android Auto är trådlöst inbyggda som standard. Vissa skakiga översättningar till tyska skymmer fortfarande bilden. Dessa kommer snart att tas bort via OTA-uppdateringar, säger tillverkaren.



Deepal S05 finns med bakhjulsdrift (272 hk) eller fyrhjulsdrift (435 hk), alltid med ett 68,8 kilowattimmars LFP-batteri.



Mjukt stoppade säten och sätenas höga position utstrålar inte mycket sportighet. Hantverk och materialval ger en hög kvalitet.

Den 15,4-tums skärmen kan lutas mot föraren eller passageraren via "solros"-funktionen. Den senare får också ett långt, utdragbart lårstöd ("Queens").



Kofferten rymmer 453 till 1250 liter. Dessutom finns en 159-liters frunk

Bättre på vägen än andra kinesiska konkurrenter

Trots 435 hk i fyrhjulsdrivna modellen och 5,5 sekunder för spurtan från 0 till 100 km/h vill S05 vara bekväm, inte sportig. Topp hastigheten är 180 km/h.

Dämparna är mjukt inställda, styrningen är ganska indirekt. Bromspedalen saknar en tydlig, skarp tryckpunkt. Överlag är dock hanteringen på första körningen helt okej, och vi kan snabbt vänja oss vid S05. Särskilt eftersom det är praktiskt: Utrymmet i rad två är enormt, med en 159-liters framkoffert som väntar under frontlocket. Oavsett motor kan S05 dra upp till 1,6 ton dragkapacitet.

När det gäller assistanssystem kämpar Changan också den reglerade kampen: elektronik kommer från Kina som piper och klingar vid varje liten sak. Och från Tyskland, kravet att det inte längre borde vara möjligt att stänga av permanent.

Hur som helst försäkrar märkets europeiska representanter att de har gjort sitt bästa. Konsekvensen: Om du tittar på mittskärmen längre kommer du ändå att bli tillrättavisad med ett indignerat "pling". Samtidigt föreslår dock varningen för distraktion att man ska stänga av den tills nästa motorstart startar.

Andra assistenter kan också inaktiveras via snabbåtkomst, men är mindre irriterande ändå. I Euro NCAP:s kraschtest fick S05 fem av fem möjliga stjärnor.

E-bil med upp till 200 kW laddningseffekt

S05 ska också utnyttja sina styrkor vid laddning: Tillverkaren lovar upp till 200 kW, och på 23 minuter bör den gå från 10 till 80 procent. Vi kunde inte testa detta på första körningen. Men konsumtionen var: På vårt ganska bergiga varv med en utomhustemperatur på 10 grader och regn visade omborddatorn 18,1 kilowattimmar per 100 kilometer till slut. Detta är bara något över fabriksspecifikationen på 17,5 kWh. Enligt WLTP är detta upp till 445 kilometer (fyrhjulsdrift, 68,8 kWh LFP-batteri), 40 kilometer mer för bakhjulsdrift. En värmepump är standard.



*Längst bak finns nästan feodalt utrymme.
Här finns inga uppvärmda säten, men det finns en USB-A- och en USB-C-port.*

Det finns billigare konkurrenter

Med ett listpris på minst 38 990 euro är S05 billigare än den tyska konkurrenten. EN VW ID.4 kostar för närvarande från 46 175 euro (minus), men med ett litet 52 kWh-batteri. Jämfört med konkurrenter som den (som börjar på 32 990 euro till ett jämförbart högt pris) är Changan dock prissatt ganska självsäkert.

Dessutom saknar den lägre utrustningsnivån både sätes- och rattvärme. Den dyrare "Max"-versionen (3000 euro) kommer sedan med glastak, elektrisk baklucka och stora head-up-displayfunktioner som du inte nödvändigtvis behöver. Fyrhjulsdraft kostar 6000 euro extra, den högre utrustningslinjen ingår då redan.

Något annat är sannolikt avgörande för framgång mot etablerade varumärken: hur snabbt Changan lyckas expandera sitt återförsäljarnätverk. Hittills finns endast tre platser tillgängliga i Tyskland – snart kommer det att finnas fem. Enligt tillverkaren bygger den på en strategi med många lokala återförsäljare. Målet är att ha 1000 försäljnings- och serviceplatser i Europa år 2030. Dessutom ger Changan en sjuårig eller 160 000 kilometers garanti på hela fordonet. *Denna resa stöddes av Changan.*

Slutsats av Jonas Uhlig

Deepal S05 är ingen spektakulär utmanare, utan en noggrant byggd, bekväm SUV med ett självsäkert utseende. Så varumärkets framgång misslyckas inte på grund av bilen. Om du verkligen står emot den etablerade konkurrensen i det här landet beror i slutändan mindre på databladet – utan på utbyggnaden av service och försäljning.



Jonas Uhlig

Teknikens Värld

2. Provkörning av Leapmotor B10 Electric Promax

Publicerad av Erik Wedberg 24 feb 2026 kl 12.50

Kinesiska nykomlingen Leapmotor kan mycket väl ha en försäljningssuccé på gång. B10 är en rymlig och välutrustad elbil till lågpris. Vad är haken?

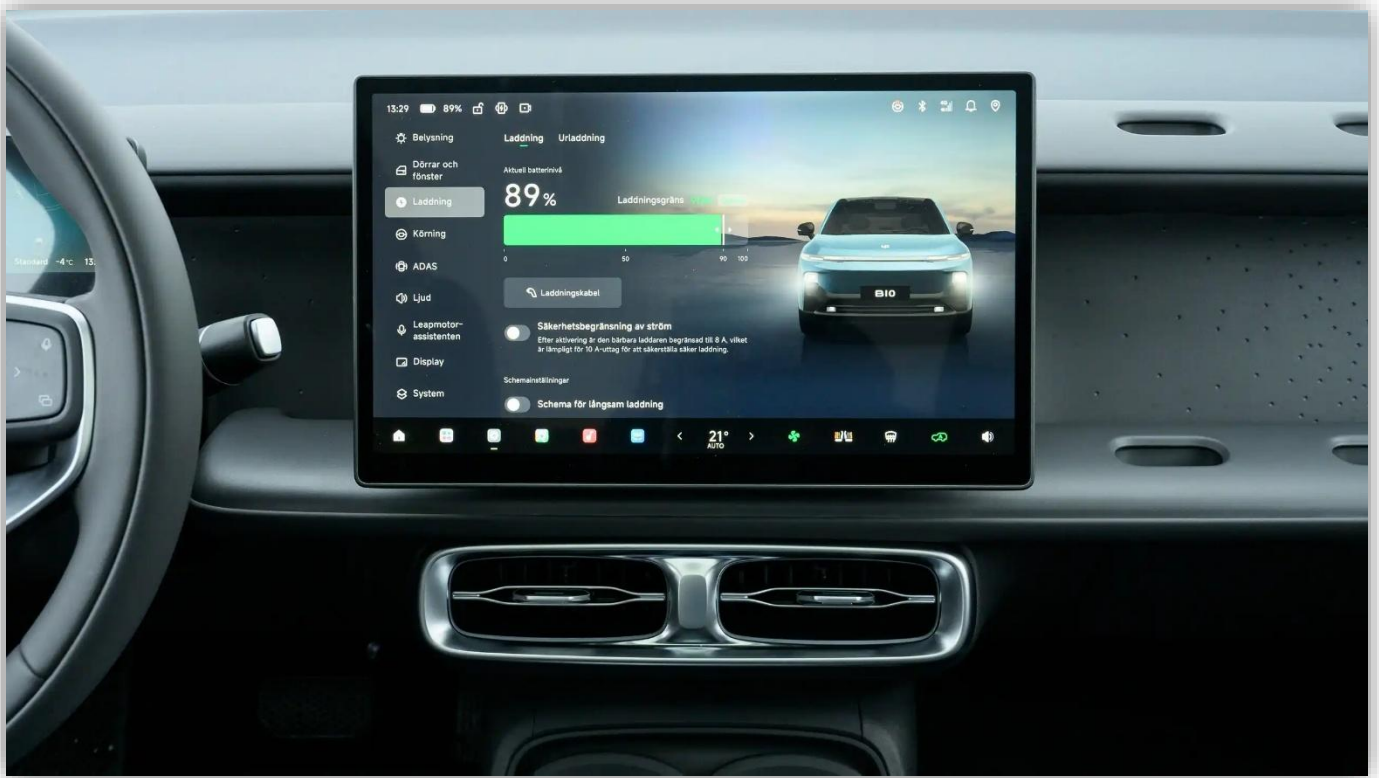


Leapmotor B10 är en ny kompakt eldriven SUV. Är den bättre än konkurrenterna?

Körde vi inte den här bilen för några nummer sedan? Nej, inte riktigt. Men nästan. Leapmotor B10 är förvillande lik sitt större syskon C10, till den grad att det är svårt att se skillnad på dem även när de står parkerade bredvid varandra. Tydligast är strålkastarna där B10 har raka och smala LED-listor upptill och fyrkantiga hel- och halvljusenheter nedtill.



Täck för loggan och det är omöjligt att gissa bilens DNA. Interiördesignen är slätstruken.



Fysiska knappar finns absolut inte. Allt sköts med den stora pekskärmen.

Det här är nytt

Pris. B10 säljs bara i ett utrustningsutförande, till ett pris: 349 900 kronor.

Laddhybrid. Finns även i laddbart räckviddsförlängarutförande kallat EREV.

Stellantis-hjälp. Nya märket Leapmotor säljs i Europa genom Stellantis-gruppens nätverk.

Garanti. Alla Leapmotor-bilar säljs med fyra års nybilsgaranti.

Och så storleken förstås, B10 är en mindre bil än C10. Med 452 centimeter på längden är den drygt två decimeter kortare än C10, men upplevs som ungefär lika stor och vuxen på vägen. Man sitter hyfsat bra i båda modellerna och störs egentligen bara av sittdynan som inte går att vinkla upp i framkant för bättre lårstöd. Känslan blir att man glider framåt i stolen och att hela kroppens tyngd hamnar längst bak på rumpan. Träsmaken är oundviklig. Att framstolarna är eljusterbara som standard får dock sägas vara lyxigt, men att svankstöd inte ens finns som tillval är dumt.



En liten balja framtill räcker som förvaring av laddkabeln



Baksätet är mycket rymligt och bekvämt

B10 är en något nyare modell än C10 och det märks i vissa detaljer. Mittkonsolen är smartare utformad med dubbla laddplatser för telefoner, stort förvaringsutrymme undertill och utfällbara mugghållare. Även pekskärmen och dess gränssnitt upplevs snabbare och mer välfungerande. Vid lanseringen har B10 ett nyare operativsystem än C10, men den senare kommer att få samma uppdatering inom kort.



*Bagageutrymmet är medelstort och sparsmakat utformat.
Här saknas bland annat lastöglor.*



Elbaklucka ingår, liksom det mesta, i standardutrustningen.

B10 har också en nyare version av förarstödsystem, bland annat filhållningshjälpen. Tyvärr, måste vi säga eftersom den är rejält överspänd och gör intrång i körningen på ett sätt som stör betydligt mer än det hjälper. På snöiga och isiga vägar här i Uppland tror systemet hela tiden att vi är i färd att köra av vägen och vill hjälpa till genom att rycka i ratten. Tack, men nej tack!

I utformningen av sina bilar tycks Leapmotor ha tagit ett tvärsnitt över världens senaste elbilsmodeller och gjort precis likadant. Utöver den generiska designen både in- och utvändigt innebär det bland annat att man inte får någon riktig nyckel till bilen. Helst ska man använda Leapmotor-appen i sin telefon för att låsa upp och starta bilen, men det går också med det lilla, medföljande nyckelkortet. Det funkar alltså precis som hos Tesla.

Utöver laddhybriden EREV finns det bara ett motoralternativ för den som vill köra helt eldrivet. Det är en bakre elmotor som utvecklar 218 hästkrafter och och det räcker för acceleration från 0–100 km/h på 8,0 sekunder, vilket placerar den i nivå med instegsmodellen av MG S5 EV och före Skoda Elroq 50. Kraften upplevs alltid mer än tillräcklig och på halt väglag är det lätt att bakhjulen sparkar ut med en liten sladd innan antisladdsystemet stryper det roliga.

Tre körlägen finns tillgängliga: Comfort, Standard och Sport. Den spetsiga gaspedalsresponsen i Sport-läget kan göra körningen ryckig om man inte har äggskal mellan fot och pedal, men i övrigt är B10 mycket lätt att köra på ett mjukt och smidigt sätt. Det finns en rad inställningslägen för bromskraftåtervinning, men inget som känns hundra procentigt naturligt. Fjädringen är mjuk och gör ett ganska bra jobb med att filtrera bort ojämnheter i både låg och hög hastighet, men när man ökar farten kränger det en del i kurvorna och den lätta styrningen gör det svårt att hitta någon vidare precision i körningen. Riktningstabiliteten på motorväg är inte den bästa och så inte heller ljudnivån som störs av en del vindbrus från A-stolparna.



Ett nyckelkort läggs mot backspejeln för upplåsning. Alternativt app i mobilen.

Ur det här hänseendet är en konkurrent som Skoda Elroq betydligt med samlad, välavvägd och bekväm. B10 kommer inte att köpas av någon främst för köregenskaperna eller komforten. Snarare för hur den ser ut och fungerar inuti.

Interiören kan fås i två olika grå färgteman, en ljus version är standard och en mörkare erbjuds som ett kostnadsfritt tillval. Det finns gott om mjukt, vadderat konstläder på dörrarna, ratten och mittkonsolen. Det mesta känns gediget hopmonterat och får bilen att upplevas som ovanligt väl hopskruvad för sitt pris.

Utrustningsnivån är också generös för en bil i den här prisklassen. Bakre parkeringssensorer och 360-graderskamera ingår som standard, likaså panoramaglastaket, värmepumpen, rattvärmern och de ovan nämnda elstolarna fram som dessutom är ventilerade.

Det är faktiskt anmärkningsvärt att allt ingår i grundpriset på 349 900 kronor – samma summa som köper en Renault 5 i renrakat basutförande med plåtfälgar och jämfört med lilla Volvo EX30 i billigaste utförandet för 429 000 kronor framstår B10 som rena kapet.

Det finns som sagt bara ett motoralternativ och därtill bara ett batteripaket. Det har en lagringskapacitet på 67,1 kilowattimmar och det ska räcka för 43,4 mils körning på en laddning, vilket är ungefär i nivå med de flesta konkurrenter i klassen. Likaledes kinesiska MGS5 kommer några mil längre på en laddning men har lägre maxladdeffekt och framförallt ett högre pris – 410 000 kronor. Detsamma gäller för Skoda Elroq – fullt jämförbar räckvidd men nästan 100 000 kronor dyrare än Leapmotor B10.



S01 var Leapmotors första modell. Lanserad 2019

Leapmotor: Så började det

Kinesiska Leapmotor grundades 2015 och den första modellen, S01, presenterades fyra år senare. Modellen lanserades som världens billigaste eldrivna sportbil. Sportbil kan vara ett relativt begrepp, och i Leapmotors fall användes det för en bil med egensinnig design, 170 elektriska hästkrafter på framhjulen och prestanda för 0-100 km/h på 6,9 sekunder. Räckvidden angavs till mellan 30-38 mil på en laddning enligt den gamla NEDC-körcykeln. På prislappen stod det 200 000 yuan, motsvarande 260 000 kronor i dagens penningvärde.

Leapmotors bilar säljs och servas i samma återförsäljarnätverk som den stora Stellantis-gruppens märken. Man kommer alltså att hitta dem bredvid bland andra Peugeot, Citroën, Opel och DS och i det gänget framstår Leapmotor-bilarna som både prismässigt överkomliga och tekniskt överlägsna. Så, vad är haken? För många kan det kinesiska ursprunget vara ett rött skynke. B10 byggs för närvarande i kinesiska Jinhua, men produktionen väntas starta i Stellantis-fabriken i spanska Zaragoza mot slutet av sommaren.



B10 säljs i bakhjulsdrivet elutförande, men också som bakhjulsdriven laddhybrid.

Leapmotor B10 Electric Promax

Pris: 349 900 kronor. Säljs nu.

Motor: El. Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 240 Nm. Batteri 67,1 kWh varav 65 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/168 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/55 R18 fram, 235/50 R18 bak

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 274, längd 452, bredd 189, höjd 166, spårvidd f/b 162/161. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 920, maxlast 370, max släpvagnsvikt 750. Bagagevolym (VDA-liter) 430–1 700 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 8,0 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,73 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 434 km.

Garantier: Nybil 4 år/10 000 mil, rostskydd 8 år, lack 4 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:



BYD Atto 3 Evo

Rejält uppdaterad med 800-voltsystemfyrhjulsdraft.

Pris: Ej fastställt.



MGS5

Med det större 64 kWh-batteriet drar MGS5 iväg prismässigt. Räckvidd angiven till 48 mil. Långsammare laddning än Leapmotor.

Pris: 409 990 kronor.



3. Kia EV4 är en bra icke-suv

Av Christoffer Gullin

26 feb. 2026

med för hög prislapp



JAG VILL KÖPA EN...

FILM: <https://youtu.be/7eHANQzIJ2I?t=10>

Jag har kört nya Kia EV4, en trevlig bil som uppskattas att både köra och befinna sig i. Den har sina nackdelar i tekniken men vinner på sitt yttre och goda komfort. Tyvärr har den ett högt pris som gör att andra bilar känns mer lockande.



Christoffer Gullin

4. Nytt drag – stryper tillgången på ikoniska sportbilen

Av Åsa Wallenrud Publicerad: 25 feb. 2026

En klassisk sportbil går in i en ny fas. Förändringen märks först bakom kulisserna men får stora följder för köparna.



Nissan Z kommer inte stå i bilhallen för vem som helst

Den som drömmer om en **Nissan Z** kan behöva vänja sig vid tanken på väntelistor. En läckt återförsäljarpresentation, som senare bekräftats av **Nissan**, visar att sportkupén går in i en ny fas inför modellåret 2027 – med betydligt lägre produktion och ett tydligt fokus på beställningsbyggen.

Kort sagt: spontanköp lär bli ovanliga.

Enligt materialet räknar Nissan med att varje återförsäljare i snitt bara får två till tre bilar under året. Det är en dramatisk förändring jämfört med tidigare strategi, där fler bilar byggdes i förväg och skickades ut till handlare.

Byggs efter kund – inte lagerhyllan

Nissan beskriver förändringen som ett sätt att bättre anpassa produktionen efter verklig efterfrågan. Istället för att chansa på färger, utrustning och specifikationer ska varje bil i högre grad spegla kundens beställning.

Det är ett ganska klassiskt tänkande, egentligen. Förr byggdes många sportbilar just på order, långt innan stora lager blev norm. Nu verkar Nissan vilja återvända till den modellen – om än av ekonomiska skäl.

Bakgrunden är tydlig. Under 2024 byggdes fler Z-bilar än marknaden absorberade.

Resultatet blev rabatter och kampanjer när osålda exemplar stod kvar hos handlarna samtidigt som nya årsmodeller anlände. För köparna var det gynnsamt, men för tillverkaren betydligt mindre lönsamt.



Äldre versioner av Z reas just nu ut och då förstår man återhållsamheten

Uppdaterad design och efterlängtd växellåda

Samtidigt får 2027 års modell flera nyheter. Fronten uppdateras diskret, en ny grön kulör med namnet Shinkai Green tillkommer och kanske viktigast av allt: Nismo-versionen erbjuds nu med manuell växellåda.

Det är en förändring som många entusiaster länge efterfrågat. Hittills har den mer baninriktade varianten endast funnits med automatlåda, något som väckt viss förvåning i en modellserie som byggt sitt rykte på körglädje och mekanisk närvaro.

Att kombinera begränsad produktion med mer entusiastfokuserad teknik är knappast en slump. Nissan vill tydligt rikta bilen mot en smalare, men mer engagerad målgrupp.

Mindre volym – stabilare affär

Förklaringen handlar i grunden om marginaler. Rabatter driver visserligen försäljning, men äter snabbt upp vinsten. Genom att bygga färre bilar hoppas Nissan undvika situationer där lager måste tömmas med prissänkningar.

Siffrorna visar varför strategin lockar. Under 2025 såldes 5 487 exemplar av Z, en tydlig ökning från 3 164 bilar året innan. En del av uppgången tillskrivs just rabatterade lagerbilar. Nu verkar tillverkaren vilja byta riktning: färre bilar, men bättre kontroll över prisbilden.

Exklusivitet på gott och ont

Frågan är hur marknaden reagerar. Begränsad tillgång kan skapa attraktionskraft, men riskerar också att göra modellen svårare att leva med för vanliga entusiaster. När väntetider och prislappar stiger blir spontanglädjen lätt lidande.

Samtidigt finns något nästan nostalgiskt i idén. En sportbil som inte står redo på parkeringen utan byggs för sin ägare påminner om en tid då varje leverans kändes mer personlig.

Om strategin lyckas återstår att se. Men en sak verkar klar: från och med 2027 blir Nissan Z inte längre en bil man bara råkar hitta – utan en man aktivt måste jaga.



Åsa Wallenrud

5. Dieselfusk ska ge fängelse: ”Rullande bomber”

Av Andreas Jemn 27 februari 2026, 18:23

Nu blir det fängelsestraff för att manipulera avgasreningen. En känd expert varnar alla som har en diesebil. – Vanligt folk har ingen aning om att de kör runt med rullande bomber, säger Stefan Olsson på BSR i Växjö.



Snart kommer tiotusentals svenskar att köra runt olagligt utan att veta om det. Regeringen arbetar på en lag mot manipulation av avgasrening för dieserbilar. – Det finns många människor som inte har en aning om att deras avgasrening inte fungerar. Det handlar om tusentals och åter tusentals, ska man verkligen försöka klämma åt dem, undrar Stefan Olsson.

Hans företag har varit remissinstans åt Transportstyrelsen. De har på uppdrag av regeringen tagit fram en utredning om hur man ska kunna kriminalisera manipulation av avgasrening. Snart kommer det att bli olagligt att köra runt med bilar.

– När vi kopplar in vår mjukvara tänds instrumentbrädan upp och då ser man om det gjorts en manipulation av avgasreningen. Folk har ingen aning om detta.

Många kopplar ur avgasreningen

Avgasrening som Adblue och DPF (dieselpartikelfilter) går sönder på löpande band. Många bilägare och handlare stänger av detta. Sedan säljs bilen vidare. Den nya bilägaren har ingen aning om att deras bil är olaglig.

– Nu kommer det på förslag att den som utför det kan riskera upp till sex månaders fängelse och för bilägaren handlar det om dryga böter och kanske fängelse för dem också, säger Stefan Olsson.



FILM: https://youtu.be/N66FYt6qi_E?t=1

Han lyfter frågan om vem som egentligen ska ta ansvar för detta. Stefan Olsson menar på att oskyldiga vanliga bilägare blir drabbade.

– Det här ska bilägarna själva stå för när det egentligen är politikerna som borde bära ansvaret.

I Sverige finns det mängder med dieslbilar i trafik som har manipulerad avgasrening. Besiktningen upptäcker det inte eftersom deras metoder är föråldrade.

– Nu vill regeringen sätta dit dem som stänger av detta, familjer som kör sina barn till dagis och blir stående för att filtret blir igensatt. Då ska man sätta dit dem. Det är ofattbart, man viker sig för detta och vågar inte gå till tillverkarna.

Allt har sin början med Dieselgate. Biltillverkare som Volkswagen hamnade i skottlinjen. Resultatet blev avgasrening som inte håller måttet. Inte minst Adblue-systemen har visat sig gå sönder på löpande band.

– Det här handlar om Adblue och hela rubbet av manipulering med avgasrening. Det här kommer inte att bli bra. Och detta ska bilägarna stå för när det är politikerna själva som är orsak till problemet, avslutar Stefan Olsson.

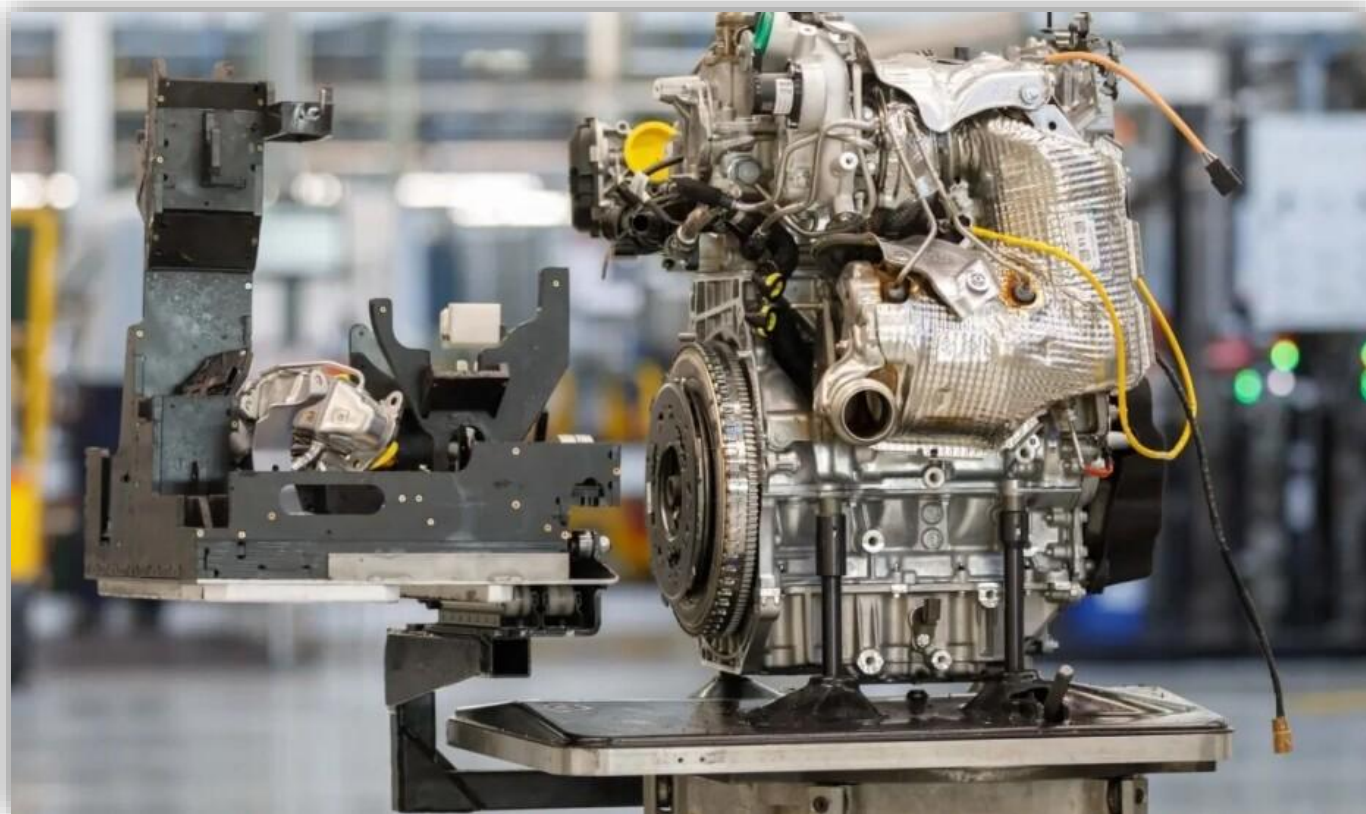
LÄS MER:

- [Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...](#)
- [Stefan byggde om diesel till supersnål etanolbil](#)
- [Nya EU-regler stoppar bromsar: "Många dåliga"](#)
- [Preems diesel mot Circle K:s – så liten är skillnaden](#)
- [Motorguruns test: "Blankdiesel ger inga dippar"](#)
- [Nästan alla gör fel – okända knepet vid hjulskiftet](#)
- [Sanningens minut för blankdiesel](#)

6. Ny bensinmotor ger 40 procents lägre förbrukning

Reporterad av Felix Björklund Publicerad 26 feb 2026 kl 15.15

”Vill se teknikneutral framtid”



Horse Powertrain H12 Horse Powertrain

När elbilarna kom dödförklarades förbränningsmotorn. Med en ny motor vill ägarna till motorfabriken i Skövde och ett spanskt energibolag ändra på det. Löftet är 40 procents lägre bränsleförbrukning.

Ett tag pratades det friskt om att förbränningsmotorns död var nära förestående. Flera biltillverkare meddelade att de snart bara skulle bygga elbilar. Nu är tongångarna mer försiktiga.

Ägarna till motorfabriken i Skövde, Horse Powertrain, har tillsammans med den spanska energikoncernen Repsol lanserat en ny hybridmotor som ska visa att förbränningsmotorn fortfarande har mer att ge.

Motorn uppges nå en verkningsgrad på 44,2 procent. När den drivs med förnybar bensin anges förbrukningen till under 0,33 liter per mil. Det är enligt Horse Powertrain omkring 40 procent lägre än snittet för nya personbilar i Europa 2023.

Horse Powertrain skapades 2025 och är en sammanslagning av Geely och Renaults respektive motordivisioner. En av verksamheter som ingår är motorfabriken i Skövde, som utvecklar hybriddrivlinor. Saudiska gas- och oljebolaget Aramco är delägare. Repsol är från början ett olje- och gasbolag men arbetar även med förnybar energi och bibränslen.



Horse Powertrains motorfabrik i Skövde

Själva kärnan är en vidareutveckling av en av Horse motorer kallad HR12. Här kombineras ett kompressionsförhållande på 17:1 med ny EGR-lösning, optimerad turbo, kraftigare tändsystem samt uppdaterad hybridväxellåda. EGR står för Exhaust Gas Recirculation och ska optimera bränseleffektiviteten och minska utsläpp av kväveoxider.

Enligt de båda bolagen innebär kombinationen av hög verkningsgrad och 100 procent förnybart bränsle att en mellanklassbil som körs 1 250 mil om året släpper ut 1,77 ton koldioxid mindre än en vanlig bensinbil.

Nästa steg är nu att sätta motorerna i demonstrationsbilar under året med målet att industrialisera tekniken.

Nyheten presenteras i ett kritiskt skede i den europeiska regelverksdebatten inför 2035.

Horse Powertrain och Repsol argumenterar för ett teknikneutralt regelverk och vill se att effektiva förbränningsmotorer med förnybara bränslen kan ha en roll parallellt med elektrifiering och vätgas – att det inte blir förbud mot förbränningsmotorer.

– Horse H12 Concept är ett exempel på hur motorer med hög verkningsgrad och förnybara bränslen kan minska utsläppen i dag, utan behovet att vänta på framtida lösningar. Vi tror inte på att man ska luta sig enbart på en teknik för att minska utsläppen, därför är vi för en teknikneutral väg som ger innovation inom alla lösningar som el, hybrid, räckviddsförlängare och bränslen, säger Patrice Hettel, operativ chef på Horse Powertrain, i ett uttalande.



Felix Björklund



7. EX90 till lägre pris

Carl Undéhn

26 feb 2026

Volvo lanserar Single Motor-version



På andra håll har den funnits tidigare, men nu börjar Volvo Cars sälja den bakhjulsdrivna instegsversionen EX90 Single Motor även här. Med det sjunker priset från 990.000 kronor för EX90 med fyrhjulsdraft till 899.000 kronor.

På bakaxeln hittas då en elmotor med en effekt på 245 kW (333 hästkrafter) och tiden för att ta den sjuitsiga elsuven från 0-100 km/h anges till 6,8 sekunder. Med bakhjulsdraft är EX90 alltså 1,3 sekunder långsammare till 100 km/h än EX90 Twin Motor, och 2,6 sekunder långsammare än EX90 Twin Motor Performance. Med endast en motor bak minskar också släpvikten från 2,2 ton till 1,5 ton.

Batteriet är på 92 kWh och räckvidden 56,4 mil – 6,1 mil kortare än de båda fyrhjulsdrivna varianterna. Laddeffekten är däremot samma som hos övriga versioner av uppdaterade EX90 som från och med modellår 2026 har fått 800-voltsteknik. EX90 Single Motor kan därmed snabladdas med 350 kW vilket betyder att batteriet kan fyllas från 10 till 80 procent på 22 minuter.



Carl Undéhn

8. Vägmärket många inte förstår – detta betyder det

Av Andreas Jemn

24 februari 2026, 21:27

Förstår du det här vägmärket? Det finns redan i EU. Många blir förvirrade och tror att det handlar om snöfall.



I Sverige arbetar Transportstyrelsens experter med att våra vägmärken ska vara enkla att förstå. Både infödda och turister ska ha lätt att fatta vad det handlar om.

– Vi arbetar alltid med symboler som ska vara lätta att förstå, säger Kristofer Elo, utredare och expert inom vägmärken på Transportstyrelsen.

Den här skylten finns redan i Portugal och gör många konfunderade. Det ser ut som en bil som kör i ett ymnigt snöfall. Men det är inte alls vad det handlar om. Egentligen är det en varning för begränsad sikt. Portugal är ett land med lång kust mot Atlanten. Där är dimma en vanlig del av vardagen. Allra helst på hösten och vintern när vädret är lynnigt. Då kan man vid kustvägarna se den här skylten.

Men för den oinvigda kan det lätt bli förvirring. Det är inte alltid helt lätt att köra bil i andra länder. Vägnätet och skyltarna ser annorlunda ut. Trots att många länder har slutit sig samman för att samarbeta.

De flesta länder har skrivit under FN:s skyltkonvention. Där förbinder man sig att arbeta gemensamt för att göra vägmärken lättförståeliga i alla länder. Bilister ska kunna korsa gränserna och ändå förstå vad som gäller.

LÄS MER:



Detta betyder vägmärket som nästan ingen förstår



Vägmärket många inte kan – detta är innebörden



Nya skylten finns redan i Sverige



Vägmärket som sätter myror i huvudet på bilister



Svenska vägmärket få förstår – detta betyder det



Nya reglerna för reg-skyltar – okända koderna



Nytt vägmärke – detta är innebörden



Andreas Jemn

9. Nissan Fairlady 240ZG

Lästid: cirka 3 minuter | Skriven av Ben Branch | 20 juni 2018

En enastående JDM Unicorn



Nissan Fairlady 240ZG (1972)

Nissan Fairlady 240ZG släpptes i Japan i oktober 1971 av en enda anledning – för att homologera 240Z för Group 4-racing.

En rad förändringar gjordes på 240ZG med racerbanan i åtanke, inklusive en förlängd "aero-dyna"-nos i glasfiber för förbättrad toppfart och aerodynamik, nitade skärmutbredningar för att möjliggöra användning av bredare hjul och däck, bakspoiler för att minska lyftet vid högre hastigheter, aerodynamiska strålkastarskydd och bakspelar monterade på skärmen.

Nissan erbjöd endast bilen i tre färger för att förenkla produktionsprocessen – Grande Prix Red, Grande Prix White och Grande Prix Maroon. "G" i "240ZG" står för "Grande", vilket kanske indikerar den grand tourer-roll företaget hoppades att modellen skulle fylla.

Flera funktioner på Nissan Fairlady 240ZG skulle bli synonymt med JDM-scenen, inklusive skärmutbredningar, strålkastarskydd och svarta RS Watanabe-magnesiumfälgar. Även om 240ZG inte var den första att introducera något av dessa föremål, bidrog det mycket till att popularisera dem i Japan.



Nissan Fairlady 240ZG erbjöds aldrig till försäljning utanför Japan, även om det aerodynamiska noskit erbjöds som återförsäljaroption på 240Z, vilket gjorde det möjligt att homologera den för användning i SCCA-racing i USA.

Det var 1972 som 240ZG etablerade sin plats i historien genom att vinna Fuji Grand Champion Series 1972. **Datsun 240Z**, **Fairlady Z432** och 240ZG skulle komma att vinna en rad lopp, vilket vidarebefordrade det arbete som Datsun 510 (även känd som Datsun 1600) hade gjort etablerade märket som byggare av seriösa racerbilar.

Bilen du ser här är ett helt original exemplar som är välkänt bland japanska bilsamlare, den levererades ursprungligen till en kund i Shinagawa-distriktet i Tokyo. Under de senaste åren har den genomgått en grundlig renovering, inklusive en omlackering i sin ursprungliga färg – Grande Prix Maroon.

Interiören i bilen behåller sin ursprungliga svarta vinylklädsel, med en **Datsun-racingratt** på hedersplatsen, och en tidsriktig **Nissan** AM-radio är installerad. Bakspeglarna, skärmbredningarna, bakspoilern, glasfibernosen "aero-dyna" och strålkastarskydderna är alla fabrikskorrekta.

L24-raka sexcylindren under huven har ett gjutjärnsblock och ett aluminiumhuvud, det är en enkel överliggande kamaxel med två ventiler per cylinder, en vevaxel med sju lager och ett kompressionsförhållande på 9,0:1. Motorn matas av dubbla SU-typ förgasare och levererar 151 hk vid 5600 varv/min med 146 ft-lbs vridmoment vid 4400 varv/min.

Både fram- och bakfjädring är oberoende, med MacPherson-fjäderben, lägre tvärstäl- lande och draglänkar, spiralfjädrar, teleskopiska dämpare och krängningshämmare fram samt Chapman-fjäderben, nedre armarmar, spiralfjädrar och teleskopdämpare bak.

En fabriksstandard 240Z klarar 0-100 km/h på 8,0 sekunder, toppfarten är 200 km/h och bränsleekonomin är ~21 mpg US (kombinerat).

Om du vill läsa mer om denna bil eller registrera dig för att lägga bud kan du **klicka här för att besöka annonsen** på RM Sotheby's. Den ska auktioneras ut på Monterey Auction som hålls den 24:e och 25:e augusti.



Ben Branch

10. White Model G-A Speedster 1910

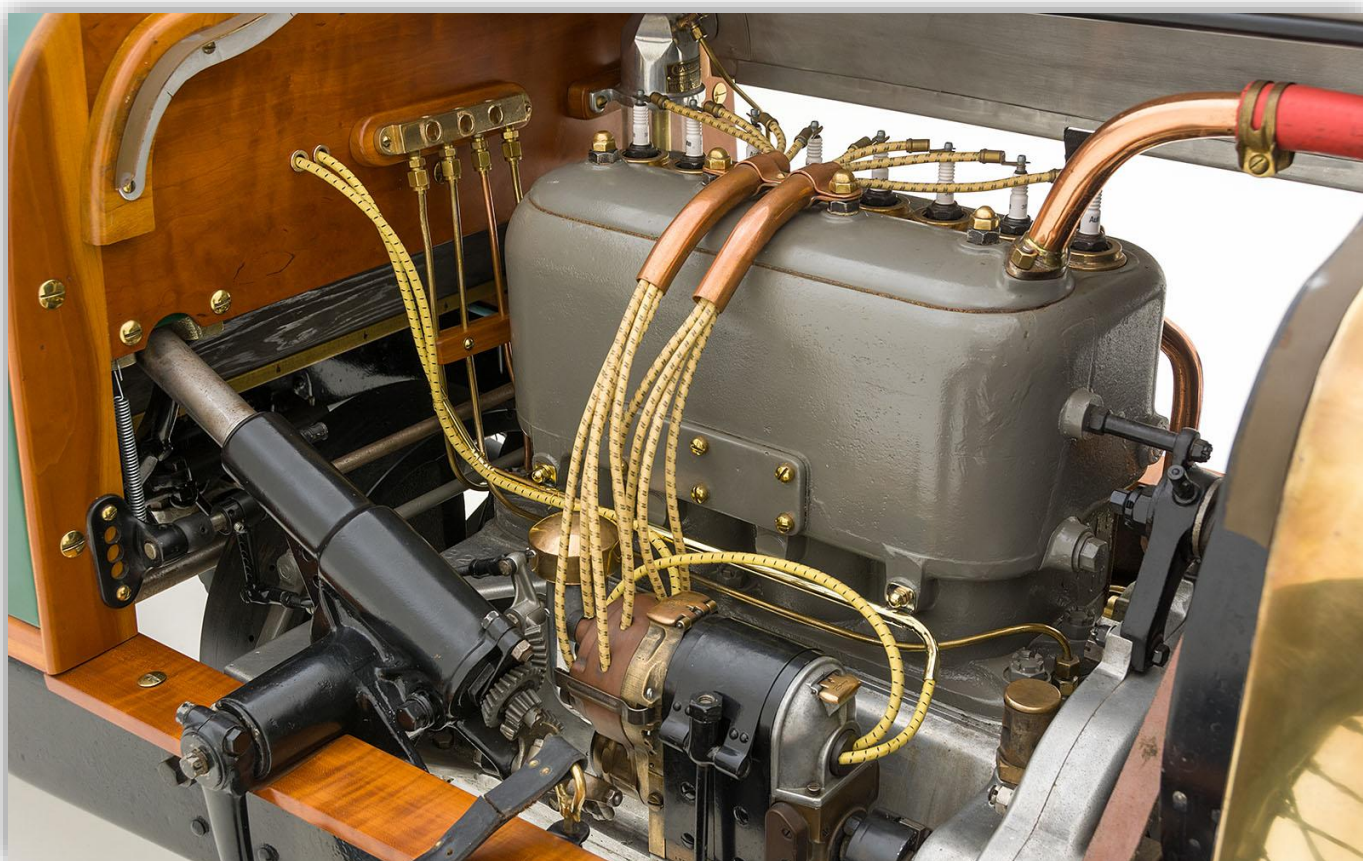


Mellan 1900 och 1918 tillverkade White i Cleveland, Ohio, en serie högkvalitativa ång- och bensindrivna bilar. De fick stor uppmärksamhet och nationell uppmärksamhet efter att en vit ångbåt satte världsrekord på 73,75 miles per timme på Morris Park Track 1905. Framstående personer som John D. Rockefeller och Buffalo Bill Cody räknades bland vita ägare, och en vit tourer utmärkte sig som den enda bilen som användes i president Theodore Roosevelts installationsparad 1905.





Även om White var känd för sina prestigefyllda ångbilar, omfamnade han också bensinmotorn med lika stor entusiasm och byggde sina första bensinmotorer 1910. Två modeller erbjöds under det första året – Model G-A med 110 tum i hjulbas och Model G-B med 120 tums hjulbas. Båda bilarna delade samma 20/30 hästkrafters fyrcylindriga motor, med fem olika karosser tillgängliga i hela serien. Även om vita bilar var mycket exklusiva räckte försäljningen aldrig för att försörja resultatet, och deras serie tunga lastbilar var betydligt mer lukrativ. År 1918 lämnade White bilbranschen för att fokusera på lastbilar – vilket till slut visade sig vara rätt beslut då företaget överlevde till 1980.





David Kleptz upptäckte denna fantastiska 1910 White G-A Speedster när han förberedde sig för att starta Great American Race från Santa Monica Pier. Någon nämnde i förbifarten bilens tillgänglighet och erbjöd den till David. Så efter att ha avslutat det årets Great Race åkte han tillbaka till Kalifornien för att se White. Enligt den tidigare ägaren har G-A varit i speedster-konfiguration och en aktiv racerbil sedan sena tonåren. Den ska också ha gjort ett fåtal framträdanden vid Monterey Historic Automobile Races på 1970-talet. David blev så förtjust i White att han gjorde en affär om att köpa den direkt. Han ringde sin pappa med de goda nyheterna, och när Frank frågade hur han egentligen skulle få hem den, svarade David: "Jag kör den!" Naturligtvis utvecklades det till ett vadslagning, och några dagar senare knackade David på sin pappas ytterdörr för att hämta – med White sittande på uppfarten.

Så småningom fick G-A en högkvalitativ restaurering, och den har använts lite sedan dess. Med sin kylare i mässing, polerade motorhuv och minimalistiska kaross är White G-A Speedster en fantastiskt suggestiv maskin. Restaureringen är färdigställd med hög standard, med utmärkt målningskvalitet och detaljer. Flera saker pekar på dess långsiktiga historia som racer, inklusive de exceptionellt sällsynta Martin-friktionsstötdämparna, tråd-hjulen och en sällsynt magnet med två gnistar. Den vackra ovala bränsletanken tros också vara en tidsenlig utrustning. I syfte att spara maximal vikt (samtidigt som det ser riktigt snyggt ut) borrhade den tidigare ägaren noggrant allt från växel-/handbromsspakar, pedaler, rattkontroller och oljespakar.

Med tanke på att 20/30-hästkraftsmotorn har så lite vikt att transportera, har White G-A enorm prestandapotential. Raka fyran matar en fyrväxlad växellåda med 25 % överväxel – vilket gör bilen bra för 70 miles per timme. David utrustade den med gjutjärnstrumlor i broms, så den har en chans att stanna om du utforskar dess yttersta prestandagränser. Som erbjuds här krävs ytterligare efterbehandling för att få den att fungera helt, inklusive viss rördragning av bränsle- och oljesystemen, även om preliminära kontroller visar att motorn är i gott skick och troligen bör komma igång med lätthet.

Vi skulle älska att se denna sällsynta och suggestiva White Speedster återvända till racerbanan, glida runt legendariska banor som Laguna Seca, Lime Rock eller Goodwood, och den kommer utan tvekan att ge många års glädje för sin nästa vaktmästare.

Klassiker

11. Grattis Renault Espace!

Publicerad 6 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ebba och Ebbe har namnsdag passar vi på att hylla Espace!



Renault Espace TSE 2.0 (1987)

Espace betyder **rymd** på franska och var ett mycket passande namn på den framåtblickande **MPV** som 1984 lanserades av Renault.

Espace var egentligen ingen Renault, den utvecklades ursprungligen av Matra för Chrysler-Simcas räkning. Men när Chrysler Simca köptes av Peugeot och blev Talbot backade de nya ägarna, de tyckte att projektet var för riskfyllt. Då gick Matra istället till Renault som nappade på idén.

Espace byggdes enligt samma principer som sportbilen Murena med kaross i glasfiber på ett galvaniserat stålchassi och var en uppvisning i utnyttjande av utrymmen. Espace såg i början ut att bli en rejäl flopp, första månaden såldes bara **nio exemplar!**

Men snart kom försäljningen igång och Espace tillsammans med konkurrenten **Chrysler Voyager** som lanserades samtidigt som pionjären i en helt **ny bilklass**.

De tre första generationerna av Espace tillverkades av **Matra** men den nuvarande upplagan kommer från Renaults egna fabriker.



Grand Espace 2012



Espace 2015–nutid



Carl Legelius

12. Lyxbilmärket som misslyckades



Talbot-Lago T26 Grand Sport (1948)

Talbot-Lago (1936 - 1959)

Den italienske ingenjören Antonio Lago köpte rättigheterna till varumärket Talbot efter dess första nedgång 1936 under namnet STD Motors. År 1947 kom en ny bil som kallades Grand Sport T26, men det cirkulerade redan rykten om att märket hade ekonomiska problem. För att locka fler kunder dök det snart upp en fyrcylindrig bil på 1950-talet som kallades T14 LS, som hade en snygg kaross men ett förkrigschassi och en dålig motor. Dessa var därför svåra att sälja.

Med minskande försäljning tvingades Lago att söka domstolsskydd från sina fordringsägare. Lago kunde starta om produktionen, men ekonomin var allvarligt skadad och så småningom såldes Talbot-Lago till Simca.



