



Bizzarrini 5300 GT Strada (1967)

1. 500 km i nya Mercedes GLC EQ
2. Elbil med 90 mils räckvidd
3. Mercedes avskaffar V12:an för Maybach
4. Subaru testar laddning i Arktis
5. Så dyrt hade bränslet varit nu
6. Bizzarrini 5300 GT Strada
7. Jordan Model F Touring
8. Lyxbilmärket som misslyckades
9. Grattis Honda Prelude

1. Första provkörningen: 500 km i nya Mercedes GLC EQ

Av Johannes Riegsinger 2026-03-23, 16:01

Hos Mercedes rullar nästa elvåg – in i den högrediga, snabbladdande 800 V-åldern. Medan CLA och GLB siktar på premiumklassen för kompaktbilar, säkerställer nya Mercedes GLC med EQ-teknik helt elektrisk toppprestanda i mellanklassen. Är det verkligen den bästa Mercedes GLC någonsin? Den första provkörningen över cirka 500 km ger svaret!



Innehåll

- [Första provkörningen: Mercedes GLC EQ sätter ribban högt](#)
- [Den nya GLC-generationen förlitar sig uteslutande på eldrift](#)
- [GLC EQ är premium rakt igenom](#)
- [Gott om plats i frunk och bagageutrymme](#)
- [Mercedes GLC EQ slukar slingrande landsvägar](#)
- [Bekväm och extremt kraftfull drivning](#)
- [Lättnad, komfort och djupgående diskussion om räckvidd](#)
- [Slutsats](#)
- [Teknisk data om märkesmodellen eller drivversionen](#)



Första provkörningen: Mercedes GLC EQ sätter ribban högt

Tillbakablick. För några månader sedan var vi ute på vägen vid en Mercedes-testplats i den fortfarande **kamouflerade Mercedes GLC 400 4Matic EQ** och tog emot ett budskap från de synligt övertygade ingenjörerna: Det här är den bästa GLC genom tiderna, det finns inte längre någon anledning att inte våga byta till el-eran. Lite senare kunde presentationen av Mercedes VD Ola Källenius, och även här kunde man bara uppfatta absolut övertygelse: kvalitet, design, utrymme, prestanda, komfort, räckvidd, laddningshastighet, infotainmentmodernitet, dragkapacitet – **Mercedes** ser nya GLC EQ som en framåtblickande prestandashow, ett kvant hopp.

Nu är Mercedes GLC EQ verkligen här och kan inte bara ses, utan också köras intensivt. Handlingen utspelar sig i ett vindpinat Algarve i mars 2026. Planen: köra 500 km över små bergsvägar och släta motorvägar för en första djupgående provkörning. Vad kan han egentligen göra? Hur upplever vi det? Uppfyller nya **Mercedes GLC EQ** också höga förväntningar?

Den nya GLC-generationen förlitar sig uteslutande på eldrift

För en bättre förståelse: Mercedes fortsätter att bygga den nuvarande GLC av typ 254 med förbränningsmotorer, så de som undviker utfasningen av förbränningsmotorer kommer ändå att få den beprövade GLC som bensin-, laddhybrid- och dieselmotor under en bra tid. Den nya GLC-generationen av 540 finns dock endast med helt elektrisk drivning. Om du vill köra den moderna bilen måste du byta – och sedan får du många andra saker att erbjuda utöver batterielektrisk drift: först och främst den nuvarande Mercedes-designspråket med en imponerande front och skarp bak, sedan en betydligt ökad hjulbas för mer utrymme i interiören.



Bakaxelstyrning, luftfjädring, belyst och elektrochromatiskt dimbar panoramatak i glas tillkommer som tillval, liksom den imponerande Superscreen-cockpiten med kontinuerlig pekskärm från instrumentbrädorna till passagerarsidan. Till och med priset på Mercedes GLC EQ är attraktivt jämfört med den konceptuellt äldre förbränningsmotorn: Den 360 kW (489 hk) starka GLC 400 4Matic EQ, som deltog i den första 500 km testkörningen, kostar omkring 71 000 euro, medan en GLC 450 d (367 hk diesel) med jämförbar prestanda och krav finns på prislistan till 78 850 euro. Den tillkännagivna GLC 200 EQ-basmodellen med cirka 230 kW (313 hk) kan kosta mindre än 60 000 euro – mindre än en nuvarande GLC 200 med äldre förbränningsmotorteknik och mindre effekt.

GLC EQ är premium rakt igenom

Det faktum att Mercedes här helt enkelt räknar skarpt för att göra det enkelt för kunderna att fatta elvalet istället för att spara på kvalitet och utrustning kan ses och kännas vid första anblicken i cockpit: Mercedes GLC 400 4Matic EQ ser extremt ädel och högkvalitativ ut, hantverket är utmärkt i synfältet och vinklarna minskar inte nämnvärt. Det finns definitivt intrycket att Mercedes inte bara vill ta en premiumposition, utan också inta den.

Designavdelningen överskrider dock detta mål i några detaljer: De nu elegant böjda knapparna för sätesjustering har till exempel förlorat sin tidigare utmärkta påtaglighet i stilstormen och ser lite pilliga ut under den första provkörningen. Beslutet att göra gigantiska skärmar till cockpitens huvudfunktion har också sina nackdelar: Som vanligt trycks skärmytorna ständigt på, och de som väljer att inte använda den kontinuerliga Hyperscreen får ingen högkvalitativ detaljdel på passagerarsidan, utan bara en något hjälplös plastyta.

Men det skulle i princip vara namnet på misstagen, för resten av interiören har vi bara beröm efter de första 500 km. Utrymmet är fantastiskt, även långa personer sitter utmärkt både fram och bak och med gott om ben- och huvudutrymme. Det standardiserade panoramataket bidrar också till det ljusa rymdintricket. Vår testbil är också utrustad med de tillvalbara taktillbehören: till exempel de nio individuellt styrda segmenten med vilka glastaket kan växlas mjölkaktigt, samt den stjärnklara himlen som lyser i färgen från det omgivande ljuset i mörkret.



På tal om det: Mercedes-traditionalister känner inte längre igen sitt märke när de är fullt utrustade: Du badar i LED-blinkande atmosfär, omgiven av scenografi. Akvarielandskap eller en behagligt sprakande öppen spis kan visas på den dominerande Hyperscreen, och det valbara Burmester Hi-Fi-systemet med Dolby Atmos-surroundljud förvandlar GLC till en spektakulär biograf. Mycket underhållande, men man kan också känna sig överväldigad av underhållningens bredd.

Gott om plats i frunk och bagageutrymme

Tillbaka till de hårda fakta: Bakluckan på Mercedes GLC EQ rymmer enkelt alla passagerares bagage och kan även sänkas för att reglera nivån med Airmatic luftfjädring som valfri. Interiörens variation är god, och det finns ett stort antal extra förvaringsutrymmen i cockpit. Även den mäktiga mittkonsolen med mugghållare och laddningshållare för två smartphones framtill är tvåvånings, vilket öppnar upp extra förvaringsutrymme.

En laddningskabel förvaras i frunken under motorhuven, så den behöver inte förvaras någonstans i bagageutrymme. Men frunken har faktiskt vuxit till ett riktigt extra bagageutrymme: Med sina 128 l rymmer den mycket mer än bara en kabel, och du behöver inte längre öppna den klumpigt via den välkända klumpiga huvlogiken – fronthuven öppnas pålitligt med ett kort tryck på Mercedes-loggan.

Man kan ha olika åsikter om dörrhandtagen som är nedsänkta i rörelse, men i princip är de lätta att förstå – till skillnad från de gångjärnsförsedda remsorna hos vissa konkurrenter. Dock fungerar automatöppningen under den första provkörningen på 500 km ofta lite senare eller tidigare än man egentligen skulle vilja. Detta skapar ett övergripande intryck av undergivenhet godtycklighet, inte av suverän bekvämlighet. Det faktum att andra tillverkare har ännu mer klumpiga utseenden här kan trösta Mercedes. Väl i cockpit glöms detta dock snabbt bort, för nu börjar en fin njutning, vilket också bör förena traditionalister, som testats av bländande omgivningsbelysning och AI-prat, med varumärket igen.



Mercedes GLC EQ slukar slingrande landsvägar

I det välisolerade inre försvinner miljöns buller. Med ett kort tryck och drag på rattstångsspaken aktiveras körberedskapen och du kliver av smidigt. Gjutjärnsdieselfans, galna AMG-förare – alla bleknar när Mercedes GLC EQ med sin tvåmotoriga konfiguration avfyras ömtåligt och brutalt. Med den finaste modulationen flyter den iväg tyst, kör extremt precist och uppmärksamt i stadstrafik, men är alltid redo för en kraftfull mellanspurt.

Slingrande bergsvägar är elixiret i denna körning, på vår första provkörning andas den bokstavligen in raksträckorna och kan kontrolleras vid gränsen med högst känslighet. Du känner nästan däckens skakande längs bromshandtaget, du blir överraskad av enormt grepp och godmodighet utan någon banalitet. Vänner med förbränningsmotorer måste vara starka nu, för förutom hum-hum har de inget känslomässigt mervärde – tvärtom. Den 800 Nm vridmomentrullen på GLC 400 EQ har ett stadigt grepp om dig efter några kilometer.

"Det som alltid hade förväntats av tolvcyldriga motorer när det gäller sensualitet – den elektriska driften från GLC 400 EQ levererar på det"

Johannes Riegsinger

Bekväm och extremt kraftfull drivning

Men vänta lite, hade vi inte pratat om Mercedes-traditionalister? De får också valuta för pengarna, eftersom Mercedes GLC 400 4Matic EQ är en imponerande bekväm touringbil. Knappt märkbart vindbrus, inga drivvibrationer eller ljud, plus effektivt isolerade däckrullande eller chassiljud. Och en kraftfull elektrisk medvind när man cruisar. Det ser inte bara mycket självsäkert ut, utan nästan sensuellt: Det som alltid utlovats av tolvcylindermotorer eller krämiga stora dieselmotorer – en elektrisk drivning som Mercedes GLC EQ levererar på den.

Dess chassi passar perfekt, och Airmatic-luftfjädringen på vår testbil är lika övertygande vid hårda vägkollisioner som på hackiga och övergivna underlag. Långa gupp absorberas elegant under den första provkörningen över 500 km, och fordonets kaross är välkontrollerad. Inget vacklar, inget snubblar, inget resonerar.



Korskontrollera i sportläget – nu finns det märkbart mer definition och närvaro i körningen, GLC svänger med en fokuserad snabbspolningsmentalitet. Styrningen blir lite kraftigare, behöver lite mer muskler utan att vara ansträngande. Så GLC kommer aldrig att vara en tandblottande kurvhuligan – och det passar dem bra. Hans grundtema är fortfarande bekvämt att köra, och även om du gnider greppet och river runt hörnen, slänger några skämt om fysiken, släpper han inte taget om en godmodig, fräsch vänlighet ...

GLC EQ utför för övrigt mer än 99 procent av alla bromsoperationer via återvinning, det vill säga genom att förvandla motorerna till dynamon i blixstens hastighet och mata kinetisk energi tillbaka till högspänningsbatteriet som elektrisk energi. Upp till 300 kW kan omvandlas på detta sätt, och GLC behöver faktiskt bara sina skivbromsar när batteriet är fullt och därför inte längre kan absorbera elektricitet. Och när du flyger mot nästa skarpa kurva frågar du dig själv: "Vet GLC det också?" Han vet det och förankrar sig hjärtligt och precist. Man kan egentligen inte känna att det inte finns några bromsbelägg som trycker mot rutor. Och med detta sista intryck går vi tillbaka till dalen.

Foto: Mercedes

Lättnad, komfort och djupgående diskussion om räckvidd

Tack vare 4,5-graders bakaxelstyrning susar Mercedes GLC EQ lekfullt genom trånga byar, men sedan är det väg ut på motorvägen: Portugal, sikta på en marschfart på 120 km/h, ställ in farthållare, aktivera filhanteringsassistans och låt den köra. Det faktum att Mercedes inte kommer att släppa handsfree-körning förrän i början av 2027 stör det inte i praktiken: händerna ligger löst i knät, fingertopparna på ratten av säkerhetsskäl – det räcker för att GLC ska känna sig styrda. Han håller banan avslappnad och beslutsam. Det kallas relief comfort, det är underbart och fungerar riktigt bra.

Men att bara genomföra de 500 km av vår omfattande, första testtur i en sista banetapp kommer inte att vara så lätt. Skillnaden mellan WLTP-teori och praktik är dock skoningslös: Vi har ökat förbrukningen på de många testkilometerna i bergen, displayen ligger på cirka 22 kWh/100 km, och nu är det också en marsstorm som sveper längs kusten: 30 till 50 km/h motvind förvandlar marschfart från 120 km/h till en virtuell hastighet på upp till 170 km/h.



Till slut rullar GLC in i Mercedes med återstående fyra procent SoC och en genomsnittlig förbrukning (omborrdator) på 19 kWh/100 km efter exakt 450 km. Nu måste den hoppfulla visa om den verkligen laddar så snabbt som den tekniska datan lovar: Koppla in den i Hyperchargern – och så är du igång. Efter bara 40 sekunder passerar laddningshastighetsindikatorn den nominella laddningseffekten på 330 kW, och ökningen avtar först vid en laddningseffekt på 354 kW (laddstationsdisplay). Så du har strömmen för de återstående 50 km i batteriet efter en och en halv minut. Det känns konstigt att koppla bort – när allt går så bra just nu.

Slutsats

Om Mercedes GLC 400 4Matic EQ kan mäta sig med BMW iX3 eller andra konkurrenter när det gäller räckvidd och effektivitet kommer att visas i ett tufft jämförelsetest. På de första 500 km gjorde dock den nya, moderna Mercedes ett gott intryck: mycket engagerad och med en stark karaktär som övertygar med dygder som uttalad komfort och utmärkt körbarhet, liksom med sitt kvalitetsintryck. Och något annat kan redan enkelt fastställas: GLC EQ har ett fast grepp om sina förbränningsmotorbröder, som fortfarande erbjuds, och deras tid är synligt ute. Den bästa Mercedes GLC genom tiderna är faktiskt helt elektrisk.



Johannes Riegsinger



Teknisk data om märkesmodellen eller drivversionen

AUTO ZEITUNG 07/2026

Mercedes GLC 400 4Matic EQ

Tekniska data

Motor Två permanentmagnet-synkrona maskiner

Kör 2-växlad växellåda; Fyrhjulsdrift

Prestanda 360 kW / 489 hk

Max. vridmoment 800 Nm

Kapacitans / Spänning 94,0 kWh (netto) / 800 V

Kaross

Yttre dimensioner (L/V/H) 4845 / 1913 (2089)* / 1644 mm

Egenvikt / nyttolast 2535 / 505 kg

Stamvolym 570 – 1740 l

Prestanda

Acceleration (0 – 100 km/h) 4,3 s

Toppfart 210 km/h

Förbrukning per 100 km (WLTP) 15,8 kWh

Räckvidd (WLTP) 673 km

Köpinformation

Baspris €71 281

Marknads lansering 2026

Feber

2. Elbil med 90 mils räckvidd för 350 000 kronor

Roger Åberg 2026-03-23 kl 12:20

Leapmotor börjar sälja B10 EREV



Leapmotor har kommit till Sverige och gör det med aggressiv prissättning. Nu släpper man en variant av deras elbil B10 för den som hellre vill tanka än ladda. Eller snarare, kunna göra både och.

Den nya versionen har ett batteri på 18,1 kWh som ger en räckvidd på 86 km. Det räcker ju inte långt, därför finns det även en räckviddsförlängare, en liten bensinmotor på 1,5 liter som driver en generator på 50 kW. Med full tank får man man en teoretisk räckvidd på 90 mil.

Skillnaden mellan en EREV, alltså en elbil med räckviddsförlängare, och en PHEV, alltså en laddhybrid, är att bensinmotorn i EREV-fallet aldrig driver bilen framåt utan bara laddar batteriet. Det gör att bilen hela tiden betar sig som en elbil.

B10 EREV har en motor på bakhjulen som levererar 215 hästar.

Priset ligger på mycket trevliga 349.900 kronor, alltså samma pris som elvarianten av B10 kostar. Alltså den med större batteri och utan räckviddsförlängare. leapmotor.se





3. Mercedes avskaffar DEN unika försäljningspunkten för Maybach

Av Jan Götze 24 mars 2026, kl. 14:00

Med den prestigefyllda V12:an tar Mercedes bort Maybachs unika säljpunkt, åtminstone i Europa. Det har också hänt!



Innehållsförteckning

- [Ingen tolvcyldrig motor längre i Europa](#)
- [Maybach S 680 nu med V8 biturbo](#)
- ["Night Series" finns kvar i programmet](#)
- [Läder i överflöd](#)
- [Finns att beställa nu](#)
- [Slutsats](#)

Allt var bättre förr! Ett uttryck som nu gäller för Mercedes-Maybach, eftersom den prestigefyllda V12:an kommer att tas bort från modellutbudet med modell-lyftningen i Europa. En förlust som väger tungt i denna fordonsklass – och som varken ytterligare stjärnor eller en superskärm kan kompensera för!

Några veckor efter den "normala" modellen får toppmodellen också en omfattande modelluppdatering. Mercedes talar till och med om en "ny dimension av exklusivitet och komfort". Självkänt har vissa detaljer förbättrats (mer om det om en stund), men sanningen är att S-Klass redan var en av de mest exklusiva och bekväma bilarna pengar kan köpa innan faceliften.



Ingen tolvcyldrig motor längre i Europa

Vad som dock inte bör underskattas i lyxklassen är prestigefaktorn. Efter att tolvcyldrig motor i S-Klass redan hade tagits ur produktion med introduktionen av 223-generationen (med undantag för S 680 Guard), blev den monumentala motorn i S 680 en unik säljpunkt – inte bara inom modellserien, utan inom hela koncernen.

Mercedes-Maybach S 680 drivs nu av den omarbetade V8-biturbon (M 177 evo), som har förfinats särskilt för toppmodellen. Till exempel ska två extra balanseringsaxlar säkerställa exceptionellt jämn drift. Med 612 hk är V8:an lika kraftfull som 6,0-liters V12:an, så den bör inte alls vara sämre än den när det gäller kördynamik. Men en Maybach handlar inte främst om prestationsvärden, utan om lyx, komfort – och förstås vetskapen om att bara det bästa är tillräckligt bra.

Maybach S 680 nu med V8 biturbo

För europeiska kunder är V8-biturbon nu bäst, medan kunder på andra marknader fortsätter att få sin Maybach S 680 som V12. När de fick frågan om de skulle utesluta Mercedes att Maybach skulle komma med tolv cylindrar igen i Europa, ville de inte (eller kunde?) ge ett slutgiltigt svar. Förresten, lika lite som frågan om den tidigare fördelningen mellan V8 och V12. För att vara rättvis måste det dock också sägas vid denna punkt att avvecklingen av tolvcyldrig motor i Europa naturligtvis inte var ett frivilligt beslut från Mercedes.

Förutom V12-utelämningen tar Maybach över de flesta innovationerna från S-Klass-facelift. Den nu ännu större kromade kylgrillen gör det otvetydigt tydligt att detta inte är en "vanlig" S-Klass. För första gången är gallret och till och med Maybachs signet upplysta. Den upplysta Mercedes-stjärnan är bara reserverad för några få marknader – Tyskland är förstås inte en av dem. De många små Maybach-logotyperna i luftintagen är krompläterade, och strålkastarna med stjärngrafik har subtila detaljer i roséguld.



Det blir knappast lyxigare än så här: läderklädseln i färgen "Beech Brown" är också ny. Praktiskt taget allt i Maybach är täckt av läder, till och med högtalarskydden.

"Night Series" finns kvar i programmet

Dessutom finns två nya fälgdesigner med självnivellerande navskydd, samt projektorer integrerade i sidokjolarna som kastar ordet "Maybach" på marken. Maybachs logotyp i C-pelaren är nu också upplyst – men, du gissade rätt, inte här. Bakljusen med tre stjärnor per sida är lika välbekanta från S-Klassen som den något reviderade handtagsremsan. Självklart kommer även "Night Series"-paketet att finnas kvar i programmet – för dem som inte gillar Chrome.

Dags att gå in. Parallellt med S-lassen får toppmodellen även den nya cockpiten inklusive en standard Superscreen. För detta ändamål omdesignades instrumentpanelen. Nya, högkvalitativa trimdelar och ytterligare personaliseringsalternativ är positiva att nämna. Dessutom finns det för första gången en läderfri interiör gjord av linne och återvunnen polyester.

Läder i överflöd

En Maybach sitter dock traditionellt bäst längst bak till höger – och faceliften är inget undantag. Med andra ord kan den extra långa dörren bekvämt stängas i innertaket med en knapptryckning och lutas bakåt. Läder (i den nya färgen "Beech Brown") så långt ögat kan nå. Till och med högtalarkåporna är läderklädda – mycket av detta arbete görs för hand i den interna fabriken, vilket är anmärkningsvärt.

Det faktum att skärmarna på bakre underhållningsskärmarna har blivit större och surfplattan har ersatts av två fjärrkontroller förvandlas till en mindre sak. Alla som någonsin suttit i baksätet på en Maybach kommer att kunna förstå lockelsen med ultimat lyx bättre.



Finns att beställa nu

Orderfönstret för den reviderade Mercedes-Maybach S-Klass är nu öppet på de första europeiska marknaderna. Toppmodellen finns i Europa som S 580 4Matic och S 680 4Matic, och det finns även en laddhybrid med sexcylindrig motor på utvalda marknader. Mercedes har ännu inte sagt något om priserna. Senast började V8:an på 184 301 euro, medan V12:an kostade 239 439 euro.

När du lämnar studion tar du en sista titt på den praktfulla lyxsedanen i den egna tvåfärgade lacken "Opalite White bright/Verde Silver Metallic". Visserligen ser en sådan Maybach verkligen bra ut. Var inte allt bättre förr?

Slutsats

Kalla mig gammaldags, men för mig hör en tolvcylindrig motor hemma i en Maybach. Visst, den nya S 680 med V8 biturbo-drivningar (åtminstone) också, men i denna fordonsklass är motorn helt enkelt en fråga om prestige. Att V12:an fortfarande finns tillgänglig på andra marknader känns som en fars för europeiska kunder.



Jan Götze



4. Subaru testar laddning i Arktis – utan vanligt elnät

Av Christoffer Lindén 2026-03-21

Kan en elbil laddas långt från elnät, asfalt och allt som känns normalt? Subaru menar ja. Tillsammans med norska Easee har märket testat nya Solterra i ett arktiskt pilotprojekt.



Subaru Solterra i det arktiska pilotprojekt där Subaru och Easee testat elbilsladdning med solenergi och energilagring utan traditionell nätanslutning.

Elbilar brukar förknippas med laddbox på garageväggen, snabbladdare längs motorvägen och ett elnät som bara finns där. Men vad händer när inget av det kan tas för givet?

Det är just den frågan Subaru har undersökt tillsammans med den norska laddteknikleverantören Easee.

I ett pilotprojekt som slutfördes i februari 2026 har parterna testat hur solenergi, energilagring och smart elbilsladdning kan fungera i arktisk miljö utan traditionell nätanslutning.

Laddning långt från elnätet

Tanken är att visa hur elektrifiering kan fungera även i områden där energiförsörjningen annars bygger på transporterade fossila bränslen. Det gäller inte minst i nordliga och avlägsna regioner, där både kostnader och sårbarhet kan bli höga när energi måste fraktas in utifrån.

Enligt Subaru och Easee visar projektet att det går att bygga upp ett mer självförsörjande energisystem där lokal solel, batterilagring och intelligent styrning samverkar.

Pilotanläggningen ska också ha visat att laddinfrastruktur kan fungera även i områden där traditionell elnätsinfrastruktur saknas eller är begränsad.

– Tillsammans med Subaru har vi visat att smart elbilsladdning kan fungera även bortom traditionell elnätsinfrastruktur, säger Anthony Fernandez, vd för Easee.

Elbil som del av energisystemet

Subaru lyfter samtidigt fram Solterra som en naturlig del av projektet. Det är märkets första helelektriska suv och modellen är utvecklad med fokus på säkerhet, hållbarhet och framkomlighet. Med elektrisk fyrhjulsdraft och avancerade säkerhetssystem ska den vara särskilt lämpad för nordiska förhållanden.

Det handlar alltså inte bara om att ersätta en förbränningsmotor med en elmotor. Tanken är större än så: elbilen ska bli en del av själva energisystemet.

För samhällen som i dag är beroende av bränsletransporter kan en sådan lösning bidra till minskade utsläpp, ökad energisäkerhet och mer förutsägbara driftkostnader.

Pilotprojektet är förstås inget bevis på att hela Arktis är redo för elbilsaddning utan elnät i morgon, men det visar hur elektrifiering kan fungera även där avstånden är långa, klimatet hårt och elnätet inte kan tas för givet.



Läs också: [Subarus nya elbilar provkörda – fixar 60 mil på en laddning](#)



Läs också: [Elbilen med fyrhjulsdraft och 375 hk – Subarus nya äventyrsbil](#)



Christoffer Lindén

5. Så dyrt hade bränslet varit nu med S och MP:s skatt

Av Andreas Jemn

23 mars 2026, 17:26

Jimmie Åkesson får skulden för skenande bränslepriser. Politisk pamflett orsakar raseri. Om förra regeringens bränsleskatt och reduktionsplikt varit kvar hade dieseln kostat över 30 kronor litern i dag. – Det är bensinen och vargfrågan, säger riksdagsledamoten Olle Thorell (S) till Carup.



Sommaren 2022 spreds bilder på Magdalena Andersson och illröda diagram som visade ökande bränslepriser. Då kostade dieseln över 25 kronor per liter. Från högersidan kallade man det för "Magdapriser". När Tidöpartierna sedan gjort sig hemmastadda i Rosenbad gick de hårt åt reduktionsplikten.

Resultatet av den sänkta reduktionsplikten blev att dieseln sänktes med 4,30 kronor över en natt från den 1 januari 2024. Dieselskatten har sänkts en krona inklusive moms och bensinskatten med två kronor inklusive moms efter att Tidöregeringen tillträdde. Effekten blev bensin- och dieselpriiser som har varit några av EU:s lägsta.

Tidöpartierna vann förra valet mycket tack vare löften om sänkta bränslepriser. Nu är bränslet tillbaka på samma nivå. Men om de inte sänkt skatten och reduktionsplikten hade dieseln kostat över 30 kronor liter i dag och bensin hade legat på närmare 22 kronor litern.

Inför valet har regeringen kämpat med näbbar och klor för att hålla priserna nere. Sedan började USA och Israel bomba Iran. Och nu är priserna på väg upp mot samma nivåer som sommaren för fyra år sedan.



– Man måste göra något från politiskt håll. Det är valfläsk som kommer att vara till efter valet. Sedan blir det upp till nästa regering att hantera detta, säger Ronny Svensson från Ynnor AB.

Hade inte reduktionsplikten och skatten sänkts skulle dieselpriiset ha legat över 30 kronor i dag. Bensinen skulle ha kostat närmare 22 kronor liter. Men nu använder vänsterblocket de skenande bränslepriserna som moteld i kampen om valsegern. Riksdagsledamoten Olle Thorell gick ut sociala medier med texten "Jimmiepriser". Reaktionen blev våldsamt. Mängder med människor svarade i raseri mot tilltaget.

– Inför valet 2022 pratade man om "Magdapriser". Men det var inte hennes fel. Precis som det inte är Jimmies fel nu. Då var det krig. Då handlade det om Ukraina. Nu är det Iran. Därför lade jag ut den här bilden, det är satir, men det är inte alltid lätt att förstå, säger riksdagsledamoten Olle Thorell (S) till Carup.

Petar in en pinne i brasan

Han petade med pinnen i brasan och det började genast spraka. Bränslepriserna är något av de hetaste ämnena i Sverige just nu. På en månad har dieseln gått upp nästan åtta kronor litern.

Om man tänker på att en bil rullar i genomsnitt 1500 mil om året kostar det den vanlige bilägaren 7500 kronor om året. Ändå har inte svenskarna visat några tecken på att tanka mindre. Man kör vidare som vanligt.

– Vi följer marknadsläget dagligen, men det är svårt att säga när situationen stabiliseras. Kunder reagerar naturligt på prisrörelser, men hittills ser vi inga större förändringar i volymerna, säger Lisen Garback på St1.

Sticker ut hakan

Mitt i brinnande bränslekrig sticker då Olle Thorell ut hakan och skojar om situationen. Han har fått många uppretade bilägare på sig.

– Många blir förbannade av den här bilden. Jag fick ett uppretat brev från en farbror som undrar om jag inte fattar att det är krig. Men det gör jag, det handlar om satir, säger han.

Under måndagen gick regeringen ut med en skattesänkning på fossila drivmedel. Den innebär en sänkning med en krona på bensin och 40 öre på diesel.

– Det var väntat att de skulle göra det, säger Ronny Svensson.

Katastrof för regeringen inför valet

Vänsterblocket har fått krut i bössorna av de skenande bränslepriserna. Inför valspurten kom det som ett brev på posten.

– Den här regeringen har inte gjort något för att vi skulle bli mer oberoende av fulolja från gulfen. Man hade kunnat blanda in mer svensk biobränsle och stimulera elbilarna, men inget av det har hänt, säger Olle Thorell.

Kriget genomsyrar hela bränsleindustrin. Det påverkar allt och med det stiger priserna för varje dag.

– Drivmedelspriserna påverkas just nu av flera globala faktorer, bland annat råvarumarknaden, biodrivmedelspriser, valutaläget och ökade kostnader i raffinaderi- och logistikkedjan. Det gör att priserna varierar och periodvis ligger på högre nivåer, säger Lisen Garback.

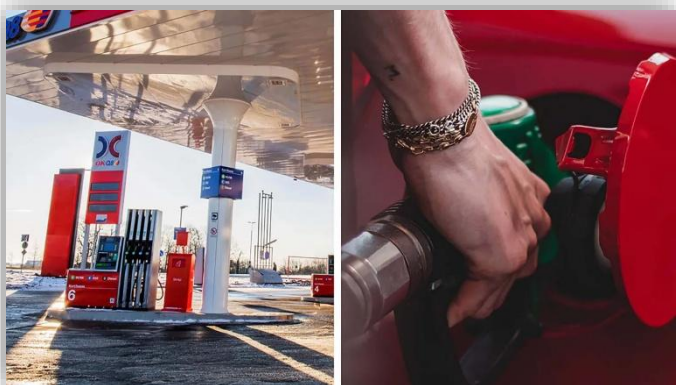
LÄS MER:



Nytt besked om bränslet: Chockpris att vänta



Detta kommer hända med reduktionsplikten



Nya hotet mot låga bränslepriser



Ny bensin olaglig – måste kompenseras med diesel



Stor ändring av bensin och diesel – om 3 veckor



Vulgärt lyxiga och snabba: Brabus Porsche 911 Turbo...



Okända sänkningen av bensinen redan vid nyår



6. Bizzarrini 5300 GT Strada

Skrivet av Ben Branch

14 november 2021

Ett italienskt mästerverk med ett amerikanskt hjärta



Bizzarrini 5300 GT Strada utvecklades av samma ingenjör som skapade Ferrari Breadvan, den ursprungliga Lamborghini V12-motorn och den legendariska Ferrari 250 GTO.

När Giotto Bizzarrini utvecklade 5300 GT Strada drog han nytta av allt han hade lärt sig när han arbetade hos Alfa Romeo, Ferrari och Lamborghini för att skapa en bil som i huvudsak var en ny och förbättrad 250 GTO designad för uthållighetsracing.

Snabbfakta – Bizzarrini 5300 GT Strada

- Även om den är mycket mindre känd än 250 GTO, ses Bizzarrini 5300 GT Strada idag **som ett syskon** till Ferraris legendariska racer.
- Båda bilarna utvecklades av Giotto Bizzarrini, och båda använde en lång nos, en låg taklinje, en lång svepande taklinje och en motor monterad så långt bak att den klassas som front-mitt-motor.
- Den italienska biltillverkaren Bizzarrini skulle komma att bygga 133 exemplar av Bizzarrini 5300 GT under sin produktionsperiod 1964 till 1968, vilket gjorde den till företagets mest framgångsrika modell.
- I stället för att använda en komplex V12 med överliggande kamaxlar valde Giotto Bizzarrini att använda en mycket enklare amerikansk V8 med stötstång som gav utmärkt effekt i ett mer tillförlitligt paket.



Som en "Strada"-version är interiören i denna modell bättre lämpad för grand touring, den tävlings specifika "Corsa"-versionen är betydligt mindre bekväm och mer banfokuserad.

Giotto Bizzarrini och de långa knivarnas natt

Känd som "*De långa knivarnas natt*" förändrade walkouten av seniora ingenjörer och ett antal andra anställda från Ferrari 1961 ansiktet på den italienska biltillverkaren för alltid.

Händelserna hade orsakats av friktion mellan Enzo Ferraris fru och försäljningschefen Girolamo Gardini – de två hade ofta och heta meningsskiljaktigheter om företagets verksamhet.

Till slut nådde det kokpunkten och Girolamo Gardini var med och undertecknade ett brev till Enzo Ferrari angående problemen. Andra undertecknare var Romolo Tavoni, chefsingenjör Carlo Chiti och utvecklingschef för experimentella sportbilar Giotto Bizzarrini.

Enzo Ferrari kallade till ett möte, som resulterade i en massutmarsch av kritiskt viktig personal. Många trodde att det skulle vara slutet för Ferrari, men företaget överlevde och ingenjörerna som lämnade kom att ha en stor inverkan på den italienska bilvärlden utanför Ferrari.

The Bizzarrini 5300 GT Strada

Hade det inte varit för ovanstående händelser hade Bizzarrini 5300 GT Strada med största sannolikhet aldrig byggts. Giotto Bizzarrini hade varit en viktig utvecklingsingenjör hos Ferrari, han skapade 250 GTO-prototypen med sin egen personliga 250 GT SWB som en mula som han skulle ge smeknamnet "*Il Mostro*" eller "*Monstret*" på grund av dess föga tilltalande utseende.



Bilen drivs av en 368 hk Corvette V8 från Chevrolet. Den här motorn var inte bara betydligt billigare än en V12:a med överliggande kamaxel, den var också billigare och mer pålitlig.

Giotto Bizzarrini hade börjat sitt yrkesliv 1954 på Alfa Romeos "Servizio Esperimenze Principali" som testförare och ingenjör. Han blev sedan headhuntad av Enzo Ferrari 1957 som testförare, innan han snabbt befordrades till chefsutvecklingsingenjör vid bara 31 års ålder.

*– Jag blev en testförare som av en slump också var ingenjör, med matematiska principer. Jag har alltid behövt veta varför något misslyckas, så att jag kan hitta en lösning." – **Giotto Bizzarrini***

Efter att ha lämnat Ferrari grundade ett antal av ingenjörerna, inklusive Carlo, Chiti och Bizzarrini, Automobili Turismo e Sport (ATS) för att utveckla och bygga en Formel 1-bil och en GT-sportbil.

1962 grundade Bizzarrini Società Autostar och en av hans första stora kunder var Ferruccio Lamborghini, som anlätade honom för att utveckla en helt ny V12-motor till sin plane-rade lyxiga GT-bil. En bil som han höll på att utveckla speciellt för att komma tillbaka till Enzo Ferrari efter att de två männen hade blivit osams.

Bizzarrini anlätades också av Iso Autoveicoli S.p.A. för att utveckla bilar för dem, han skapade **Iso Rivolta IR 300**, **Iso Grifo** och **Iso Grifo A3/C**, men en tvist ledde till att Bizzarrini skapade sin egen version av Iso Grifo A3/C, sedan byggde han den och sålde den **under sitt eget namn** - denna bil skulle bli Bizzarrini 5300 GT Strada.

Specifikationer för Bizzarrini 5300 GT

Bizzarrini 5300 GT var nära baserad på Iso Grifo som hade designats av Bizzarrini i mitten av 1960-talet för Iso.



Bizzarrini använde en avancerad (för den tiden) svetsad unibody-struktur med en exceptionellt låg taklinje, och lång låg huv, och en motor monterad så långt bak som möjligt, vilket gjorde bilen främre till mittmotor.

A3/C och den efterföljande 5300 GT designades speciellt för att tävla i Le Mans 24-timmars, vilket den gjorde med viss framgång och vann sin klass i Le Mans 1965.

Kraften tillhandahålls av en 5,4 liters (327 kubiktum) Chevrolet Corvette small-block V8 som producerar 365 hk och 284 lb ft vridmoment, "Corsa"-versionen av bilen hade en motor som kunde 400 hk.

Kraften skickas till bakhjulen via en 4-växlad Borg Warner T-10 manuell växellåda och en differential med begränsad slirning, Dunlop skivbromsar var monterade i alla fyra hörnen. Bilen väger relativt lätta 1 200 kg (2 646 lbs) tack vare legeringskroppen, och den åker på individuell framfjädring med de Dion-rör bakfjädring.

Med tanke på det solida guldarvet hos Bizzarrini 5300 GT drar de alltid till sig uppmärksamhet när de kommer ut på auktion. Exemplet du ser här har restaurerats helt och hållet av Salvatore Diomante i Italien, den tidigare chefen för Bizzarrini-fabriken.

Bizzarrini-specialisten Jack Koobs de Hartog har inspekterat denna bil två gånger och certifierat dess originalitet. Den ska nu passera auktionsblocket med RM Sotheby's den 19 november med en prisguide på \$850 000 – \$1 100 000 USD. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har skrivits om på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

7. Jordan Model F Touring 1919

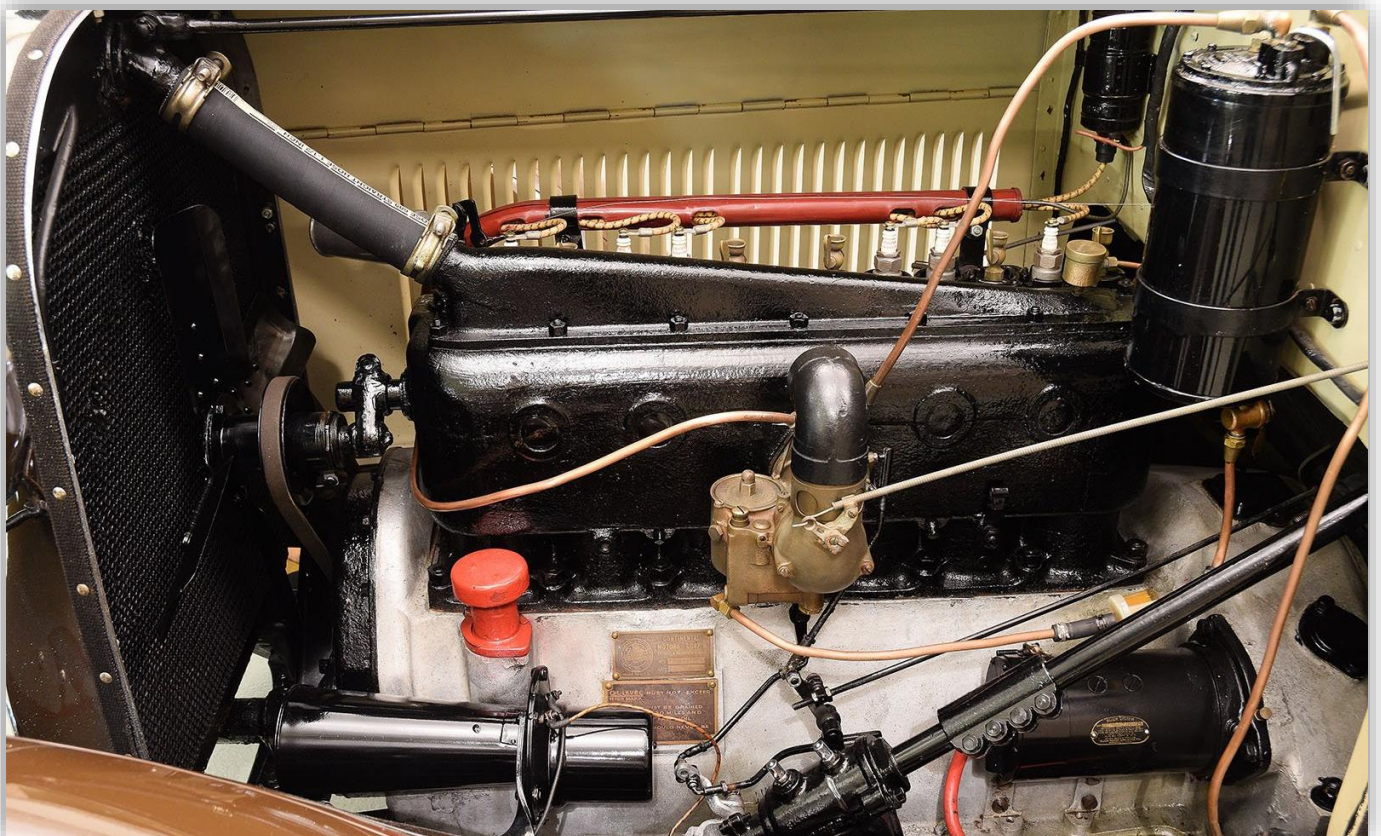


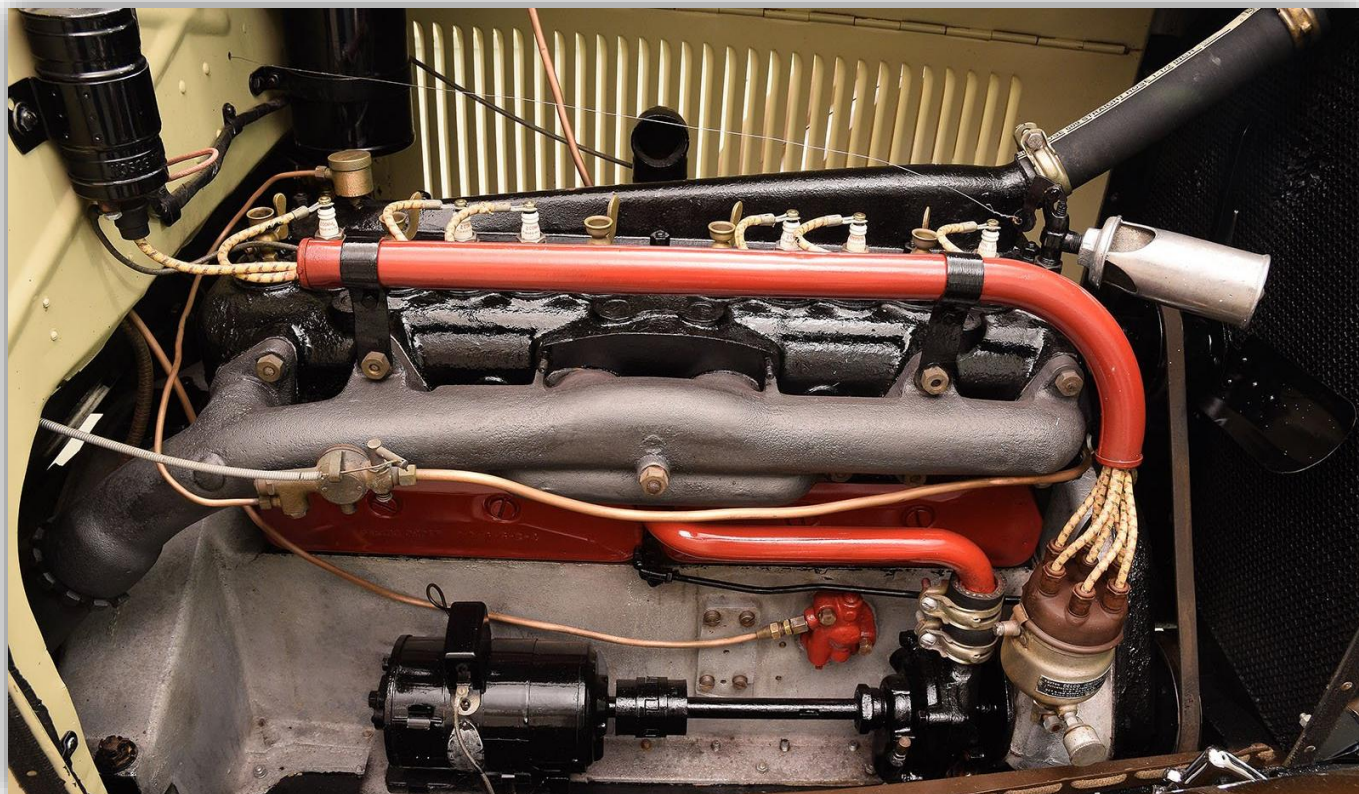
Det har sagts att Ned Jordan, grundare av Jordan Motor Car Company, kanske är mest känd för sina reklamkunskaper snarare än sina bilar. Men för att vara rättvis mot honom byggde biltillverkaren i Cleveland, Ohio, faktiskt några riktigt fina maskiner under sin korta livslängd. Det råkade vara så att även om hans bilar inte var banbrytande när det gäller teknik, hade företagets president Ned Jordan faktiskt en riktig talang med ord. Hans reklamslag var en prosautsmyckning, med suggestiva bilder av frihet och ungdom.





Mr. Jordan var så bra på att övertyga folk att Jordan, efter en framgångsrik karriär som försäljare för National Cash Register, grundade sitt bilföretag innan han ens hade en bil att bygga eller en plats att bygga den på. Hans gåva var så stor att han lockade investerare att finansiera sin dröm innan han ens hade en produkt att visa dem. Tack och lov för honom (liksom för hans investerare) kom den första bilen i juni 1916 till positiva recensioner.





Jordan hade anlitat chefsingenjören Russell Begg för att hantera designen. Även om Begg definitivt var kompetent, var Jordan mer av en "komponentbil" byggd med färdiga delar och sammansättningar från andra tillverkare. Bilen var dock ganska välbyggd och av jämförbar kvalitet med en samtida Buick eller Oldsmobile, vilket placerade den stabilt i prisklassen för mellanklassiga prestige-bilar.

Jordan förfinade gradvis sitt hantverk och växte till att bli ett respekterat och prestigefyllt märke i mitten till slutet av 1920-talet, särskilt med bilen som det blev synonymt med, Playboy Roadster. Men med en ekonomisk krasch i antågande kunde Ned Jordan inte hålla företaget flytande och med bara ett fåtal bilar som lämnade fabriken 1930 gick företaget i konkurs 1931 och inga poetiska utsmyckningar kunde rädda verksamheten.





Denna Jordan Touring från 1919 är ett magnifikt exempel från detta ofta bortglömda märke. Stolt sittande på stora artillerihjul och vita däck är detta en stor, imponerande bil och ett mycket intressant alternativ till en stor Buick eller liknande bil från samma era. Den är klädd i tidstypisk krämfärgad och brun tvåfärgad färg, med en vacker brun läderinredning och en stor beige topp. Den är fullproppad med fascinerande detaljer som skiljer den från mindre maskiner. Mest anmärkningsvärt är den fantastiska vindrutan för baksätesspassagerarna. I anda av en Phaeton med dubbla vindrutor har denna touringbil en unik konstruktion med en stor vindruta som fästs på baksidan av framsätet. När den väl är på plats kan den sedan skjutas bakåt mot baksätesspassagerarna för att ge bättre skydd mot vädret. Det är en mycket smart lösning som inte setts på någon annan bil som denna.

Ett par hoppstolar bak gör att den kan bli en sjuitsig tourer. Hela uppsättningen sidogardiner är smart instoppade i toppen när de inte används. Andra detaljer inkluderar ett litet förvaringsfack mellan hoppstolarna, en stilren bakmonterad reservdel, Jordan-märkta Moto-Meter och Jordan-märkta trappplattor på stigbrädorna. Allt som allt är detta en fantastisk bil.

Tack vare den beprövade Continental raka sexan är den också en stark löpare. Motorn på detta exemplar är mycket väl presenterad i motorrummet. Den skickar sin kraft bakåt genom en trevälad manuell växellåda. Vägmanövern är mycket god, och tack vare den stora sexcylindern är den en stark prestanda. Vårt första val för denna underbara bil är att ta den på turer, och även om den är en äldre restaurering är den definitivt tillräckligt trevlig för både avslappnade och mellanklassiga shower. Oavsett om den visas eller körs kommer den garanterat att väcka uppmärksamhet och höja några ögonbryn. Jordan-bilar är sällsynta och fascinerande, lite utanför allfartsvägarna, och bär med sig en fängslande historia tack vare den färgstarke Mr. Ned Jordan själv.

Om du är en samlare av klassiska bilar och vill komplettera din samling med veteranbilar som denna Jordan Model F, kontakta oss idag och lär dig hur vårt [klassibilskommissionsprogram](#) kan hjälpa dig.

8. Lyxbilmärket som misslyckades



Alpheon (2010 - 2015)

Om du kisar lite med ögonen kan du se en bit av Vauxhall/Opel Insignia eller för dem i USA, en Buick LaCrosse. Det beror på att Alpheon var GM:s försök att skapa ett lyxmarke för Korea. Det var ett märkligt ögonblick eftersom GM precis hade undvikit total kollaps och hade gjort sig av med ett gäng varumärken som Pontiac i processen.

Men Buick fanns inte i Korea och i stället för att uppfinna det - eller lansera det under sitt vanliga Daewoo-varumärke - kom GM på Alpheon. Efter en blygsam framgång verkade GM tappa intresset för Alpheon, och det lades ner 2015 efter att bara ha lanserat en modell.



Klassiker

9. Grattis Honda Prelude!

Publicerad 30 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Holger och Holmfrid har namnsdag passar vi på att hylla Prelude!



Namnet Prelude anknyter precis som Accord och Quintet till det musikaliska och betyder förspel. Och kanske kan den första ganska enkla Preluden ses som ett förspel till kommande upplagor som blev allt mer teknikspäckade.

Totalt blev det **fem generationer** fram till 2001 då Prelude lades ned.



Första upplagan av Prelude hade ganska konstiga proportioner med långa överhäng och litet tak. Motorn var på 1751 kubik och gav 72 hk.



Andra Preluden var större och mer stringent formgiven. Popuplampor fram och reflexramp bak visade att den var en trendriktig 80-talare när den presenterades 1983.



Prelude nummer tre var vid en första anblick väldigt lika tvåan men var faktiskt helt ny när den kom som 1988 års modell. Tio centimeter längre och med lägre front var den fortfarande trogen Hondas stilideal på 1980-talet. Prelude kunde också fås med 4WS, fyrhjulstyrning som var mekaniskt styrd och som gav bättre följsamhet i kurvorna och en snävare vändcirkel.



På 1990-talet mjukade Honda till sig i formen och de kantiga karosserna försvann en efter en. Prelude generation 4 följde trenden när en kom 1992. Nu var också popuplamporna försvunna men även fyran gick att få med 4WS.



När sista generationen Prelude lanserades 1997 var de kantiga linjerna tillbaka i viss mån. Den höll till sent 2001 då Prelude lades ned som modell. I USA ersattes den av Accord Coupé.



Roger Warolin