2 nov MOTOR-NYTT 2026



Goliath 1100 Coupé

1. Provkörning av Skoda Peaq 90 7-sits
2. Rolls-Royce valde Sverige för europeisk premiär av nya elbilen
3. Här är AMG GT SUV
4. Fiat Koala
5. Så fungerar Porsches trådlösa laddare
6. Svenska elbilar ersatte olja för två miljarder på sex månader
7. ARN sa nej 2023 men ja 2026
8. Borgward
9. Goliath 1100 coupé
10. Stutz DV-32
11. Grattis Lancia Thema
12. Framtida klassiker
13. Döda amerikanska bilföretag
14. Superbilen som världen glömde bort

Teknikens Värld

1. Provkörning av Skoda Peaq 90 7-sits

Av Peter Klemensberger

Publicerad 22 okt 2026 kl 07.00

Sjusitsiga elbilar växer inte på träd men nu ger sig Skoda in i leken och tar med sig all erfarenhet som de samlat på sig med sina tidigare elbilar. Peaq heter modellen och kan mycket väl bli lika vanligt förekommande på våra vägar som Enyaq. Frågan är om den inte är för bra för den tidigare succémodellen.



Skoda Peaq är märkets nya flaggskepp, och större än Enyaq.

Skoda fyller på med nya elbilsmodeller från båda håll. Underifrån med **Epiq** och från ovan med **Peaq**. Namnen må vara förvirrande lika men det är helt olika bilar. Epiq är en framhjulsdriven småbil, 4,17 meter i längd med plats för fem åkande, tätt besläktad med Cupra **Raval** och Volkswagen **ID. Polo** och hör till de nya så kallade 25 000-eurobilarna. I Sverige kostar Epiq från 388 900 kronor. Peaq å sin sida mäter 4,87 meter i längd, har plats för upp till sju åkande och har ett svenskt pris som startar på 654 900 kronor.

DET HÄR ÄR NYTT
Sju. Skodas första elbil med plats för upp till sju åkande.
Skärm. Första modell från Skoda med stående pekskärm.
Storlek. Rymligast och med störst batteri hittills från Skoda.
Design. Nya grepp formmässigt.



Stående skärm är nytt för Skoda. Ren design och bra känsla i materialen.

Det är mycket som är ”först” och ”störst” med Peaq för Skodas del. Infällda dörrhandtag och vertikalt monterad pekskärm hör till Skodapremiärerna. Bagageutrymmet på maximalt 935 liter, panoramaglastaket på 2,1 kvadratmeter samt ett batteripaket på 91 kilowattimmar hör till nya rekord i Skoda-sammanhang.

Peaq tar över som märkets flaggskeppsmodell, Ja, till och med i länder där elbilarna inte har slagit ser man nu att **Superb** mött sin överman. På våra breddgrader har hittills den 30 centimeter kortare elsuven **Enyaq** tacklat den rollen.

Liksom hos Epiq tar Skodas designfilosofi ”Modern Solid” ytterligare ett steg här. Tydligast ses det på lampdesignen fram och bak som har formerna av ett T och på D-stolparna går det nu att läsa Skoda.

Även invändigt finns nya former med en vertikalt monterad pekskärm på 13,6 tum i centrum av en avskalad miljö. Infotainmentsystemet är nytt och Androidbaserat. Skärmen har skarp grafik och reagerar fort. De grundläggande funktionerna nås via fasta menyer i skärmens nederkant genom att vila handen på mittkonsolen. Så är det sagt, men jag råkar ofta komma åt de få fysiska reglage som finns under skärmen. De är på Skodavis rejäla och kontrollerar luftkonditioneringen på ett exemplariskt sätt.



Tredje sätesraden bjuder inte på höjden av komfort men 178 cm Peter får plats.



Utrymme finns även med tredje sätesraden uppfälld. Ramen kan flyttas för att säkra last.

Trots att Peaq är en suv så kan man sitta lågt. Det känns mysigt men ändå infinner sig en viss busskänsla när man tittar i innerbackspegeln. Långt där bak ses bakrutan via en hop nackstöd förutsatt att man har kryssat för den tredje sätesraden för 12 900 kronor.

Välkända drivlinor

Peaq har en ganska fast styrning men den förmedlar knappast någon sportkänsla. Den gör i alla fall att bilen känns stadig på vägen och där hjälper även axelavståndet på 297 centimeter till. Motoreffekten på 286 hästkrafter kan verka blekt i dessa elbilstider men räcker gott och väl till och passar Peaq bra. Den fyrhjulsdrivna versionen med dubbla motorer har bara 13 hästar extra – det är samma drivlinor vi känner igen från modellerna Enyaq och **Elroq**.



Infällda dörrhandtag – faktiskt för första gången på en bil från Skoda.

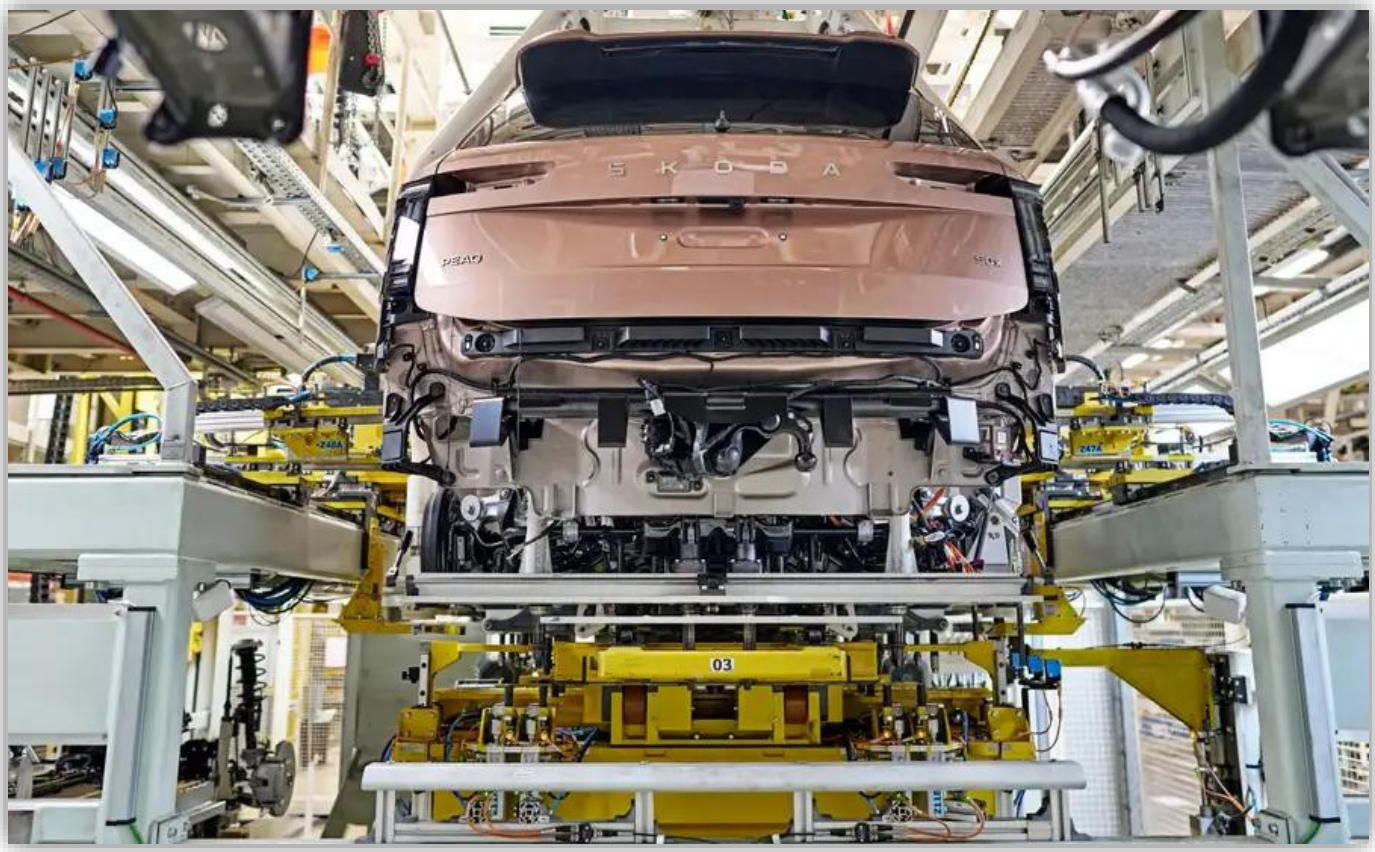


T-formade strålkastare och bakljus hör till nya designgrepp som introduceras med Epiq och Peaq.

Peaq är en bil man vill lasta och ta sig från A till B i lagom mak och det gör man med en ypperlig komfort. Fjädringen är skön men dämpningen lite väl mjuk. Det gungar till ett tag innan bilen sätter sig när man kör över ojämnheter. Till Peaq finns koncernens adaptiva chassi (DCC) om man kryssar för sportpaketet för 14 500 kronor. Åt andra hållet finns ett relaxpaket för 21 500 kronor som bland annat omfattar massagesäten, ett hopfällbart bord och en avancerad ljudanläggning från Sonos.



90 och fyrhjulsdrivna 90X är versioner som är aktuella för Sverige. 60 kommer inte hit.



I Sverige ingår den senaste generationen av Skodas assistanssystem vid namn Travel Assist 3.0 som anpassar bilens hastighet till övrig trafik, öppnar för fjärrparkering och automatiska filbyten. Standard är också 360-kameran som ger en full koll runt bilen. På köpet kommer också dragkrok, Peak får som mest dra två respektive 1,8 ton som fyr- eller bakhjulsdriven.

Skoda är en stor bil men några siffror är så små att det sticker ut. Cw-värdet är låga 0,249 vilket ger en så låg förbrukning som 1,5 kilowattimmar per mil vid blandad körning enligt WLTP. Under provkörning klockade vi bilen för 1,21 kWh/mil men då körde vi mest mellan 50 och 80 kilometer timmen och ofta utför.

Max laddkapacitet är 199 kilowatt och att ladda batteripaketet från 10 till 80 procent av dess kapacitet ska ta 28 minuter. Inga marknadsledande siffror men ändå bättre än de 175 kW som Enyaq mäktar med.

Basversionen ej till Sverige

Den provkörda versionen är den med längst räckvidd, 64,7 mil, medan den fyrhjulsdrivna tar sig 61,3 mil. Basversionen 60, som inte säljs i Sverige, tar sig 45,9 mil. En annan siffra som sticker ut är vändcirkeln på blott 9,9 meter för den bakhjulsdrivna versionen, det är en siffra som normalt hör hemma i småbilsklassen.

Det är mycket som imponerar med Peaq och då har vi ännu inte tagit plats bak i bilen. Rad två, som är både skjut-och delbart, bjuder på ett hav av utrymme för ben, huvud och fötter. Benvinkeln är bra för att vara i en elbil med batteripaketet i golvet men ger inte optimalt lårstöd.

Provbilen har en extra klimatzon för rad två, det ingår i vinterpaketet för 5 500 kronor. Med förarstolen inställd för mina 178 centimeter och rad två framskjutet så knäna inte rör stolens bakkant klättrar jag in i rad tre och finner där liknande utrymme för mina knän, men annars känns det aningen klaustrofobiskt för längre sträckor. Barn kan kanske tycka att det är lite mysigt här och blir säkert glada när de hittar USB-C-kontakterna.



Med de bakre raderna fällda öppnar sig ett stort utrymme med platt golv fram till rad två där det börjar luta. På sidorna finns såväl 12- som 220-voltsuttag, Peaq har V2L-teknik och kan agera kraftkälla. Den rekordstora lastvolymen på 935 liter gäller för versionen med fem sittplatser. Fram finns en väldisponerad frunk på 37 ”vätskeliter” som bland annat rymmer bagageutrymmets insynsskydd. Jag har svårt att avgöra om det är smart eller dumt att ha något fram som ska sitta bak.

Vid utvecklande av Peaq har Skoda samlat på sig allt de har tagit erfarenhet av med sina tidigare elbilar och modellen är ett hot kanske mest i den egna saluhallen. Enyaq är bara (nåja) cirka 55 000 kronor billigare och börjar bli till åren kommen. Är du spekulant på den bör du sitta still, en prissänkning är med största sannolikhet på gång.

Peaq har få, om några, plumpar förutom att det är en dyr elbil. Vill du lasta mycket och ha tillgång till sju sittplatser finns **Kodiaq** i samma hall med ett 255 000 kronor lägre startpris. Den finns som laddhybrid, med diesel- eller bensinmotor samt med fram- eller fyrhjulsdrift.

Kliver vi ut från Skodahandlaren och letar efter sjusitsiga elbilar blir det en annan femma. Alternativen är få och spretar även om det ploppar upp allt fler. I det sammanhanget kan Peaq mycket väl peaka ganska snabbt.

MEB+

Peaq är den första stora bilmodellen från Volkswagenkoncernen som byggs på plattformen MEB+. Plattformen, som är en vidareutveckling av MEB lanserad 2019, gjorde officiell debut i Volkswagen ID. Polo och ligger även till grund för andra småbilar som Audi A2 e-tron, Cupra Raval, Skoda Epiq och uppdaterade Volkswagen ID.3 Neo.

Till skillnad från ID. Polo, Raval och Epiq är Peaq i grunden bakhjulsdriven så som alla bilmodeller byggda på ”gamla” MEB. Just möjligheten till framhjulsdrift är en av nyheterna med MEB+, andra är cell to pack-tekniken där battericellerna monteras direkt i packet utan moduler, vilket sänker vikten och bereder plats för fler celler. Plattformen möjliggör också en maximal laddkapacitet på 200 kilowatt.

Uppdaterade modeller från koncernen kommer att ta del av MEB+, om inte hela plattformen så i alla fall själva batteritekniken.

Skoda Peaq 90 7-sits

Pris: 654 900 kronor.
Motor: El. Elmotor, max effekt 286 hk (210 kW), vridmoment 545 Nm. Batteri 91 kWh varav 86 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/199 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 9,9 meter.
Bromsar: Ventilerade skivor fram, trummor bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 9 tum bak. Däck 235/55 R19 fram, 255/50 R19 bak.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 297, längd 487, bredd 187, höjd 166, spårvidd f/b 159/156. Markfrigång 18,3. Tjänstevikt 2 334, maxlast 535, max släpvagnsvikt 1 800. Bagagevolym (VDA-liter) 299–2 105 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,1 s, toppfart 180 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,50 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 647 km.
Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år/ 3 mil, batteri 8 år/16 000 mil.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Kia EV9 RWD
Instegsmodellen med bakhjulsdrift och 218 hk. Större och rymligare än Peaq. Batterikapacitet på 76 kWh, räckvidd 44,3 mil. Bättre snabbladdning tack vare 800-voltsteknik.
Pris: 701 900 kronor.



Peugeot E-5008 GT Longe Range
Lite kortare än Peaq och inte lika rymlig men kommer med sju säten som standard. Batteri på 97 kWh, räckvidd 66 mil. Sämre snabbladdning, knasigare interiör.
Pris: 659 900 kronor.

2. Rolls-Royce valde Sverige för europeisk premiär av nya elbilen

Posted by Kristofer Rask oktober 26, 2026

Rolls-Royce valde Stockholm för den europeiska vägdebuten av sin uppdaterade elbil Spectre Series II. Den lyxiga eldrivna coupén presenterades tidigare i somras och har nu för första gången visats upp offentligt på europeiska vägar.



Att premiären ägde rum i just Stockholm är ingen slump. Rolls-Royce lyfter fram Norden som en viktig marknad med en stark tradition av design, hantverk och exklusiva produkter.





– Norden har en etablerad marknad för lyxbilar och ett starkt designarv som speglar uppskattningen för hantverk och formgivning, skriver Rolls-Royce i samband med premiären.

Som ett tecken på regionens betydelse pekar Rolls-Royce också på att märket nyligen öppnat en ny utställningslokal i Köpenhamn.

Rolls-Royce Spectre lanserades ursprungligen 2022 som märkets första helt eldrivna modell. Elbilen har sedan dess blivit en viktig del av modellprogrammet och var under 2025 märkets näst mest sålda modell globalt.

Den uppdaterade Spectre Series II kommer med flera tekniska förbättringar. Bland annat har räckvidden ökat med upp till 18 procent till 628 kilometer enligt WLTP. Samtidigt har laddtiderna kortats med upp till 14 procent.

Motoreffekten är nu 442 kW (601 hk) och vridmomentet 1 015 Nm. Den ännu kraftfullare Black Badge-versionen levererar upp till 500 kW (680 hk) och ett vridmoment på 1 100 Nm i sitt särskilda prestandaläge.

Utöver de tekniska förbättringarna har Rolls-Royce också introducerat nya möjligheter att personanpassa bilen med exklusiva lackeringar, material och inredningsdetaljer.



Kristofer Rask

elbilen SVERIGE

3. 0-100 km/ på 2,7 sekunder – här är AMG GT SUV

Carl Undéhn

19 okt 2026



AMG GT SUV kommer i tre versioner,
som alla bjuder på hög prestanda vad gäller motoreffekt och laddning.

Med GT 4-Door Coupé lanserade AMG tidigare i år sin första egenutvecklade helt eldrivna modell. Nu breddas utbudet med Mercedes-AMG GT SUV, och som namnet antyder handlar det om en modell för dem som gillar en högre sittposition.

Grundtekniken är densamma som hos GT 4-Door Coupé, alltså plattformen AMG.EA, och GT SUV erbjuds i tre olika versioner. Gemensamt för alla tre är att de bjuder på rejält med prestanda och fyrhjulsdrift med två eller tre motorer.

Instegsversionen GT 53 kommer med dubbla elmotorer, där den bakre har två växlar för högre effektivitet. Tillsammans ger de en motoreffekt på 400 kW (544 hk) och ett vridmoment på 800 Nm, vilket gör att 0–100 km/h går på 4,2 sekunder.

GT 55 har tre elmotorer och det handlar då om så kallade axialflödesmaskiner som utvecklats av företaget Yasa, som Mercedes äger. Fördelen med den typen av motorer är att de är mindre än konventionella motorer och kan utveckla ett högt vridmoment. Hos GT 55 hittas två oljefyllda axialflödesmotorer på bakaxeln samt ytterligare en på framaxeln. Den gemensamma systemeffekten är 600 kW (816 hk). Med det går 0–100 km/h på 3,1 sekunder och, om det inte räcker, nås 200 km/h på 9,8 sekunder.

Toppversionen heter GT 63 och kommer också med tre axialflödesmotorer, som här ger en effekt på 860 kW, eller 1 169 hästkrafter, och ett vridmoment på hela 2 000 Nm. Med det kan den 2 695 kilo tunga suven göra 0–100 km/h på 2,7 sekunder. 0–200 km/h går på 7,2 sekunder och toppfarten är 270 km/h.



AMG GT SUV är rätt val för den som vill åka bekvämt och ombonat men med rejält med kraft i motorerna.



Som hos GT 4-Door Coupé hittas det tre vred på mittkonsolen för att ställa in bilens köregenskaper.



Karossens design byggare vidare på formspråket hos GT 4-Door Coupé med de runda strålkastarna baktill.

Förutom den höga toppeffekten hos de tre versionerna anger Mercedes-AMG också att GT 55 och GT 63 båda har en kontinuerlig effekt på 530 kW, eller 721 hästkrafter.

AMG GT 53 SUV har ett batteri på 106 kWh som ger en räckvidd på upp till 66,8 mil. GT 55 och GT 63 går att få med ett batteripack på 106 kWh för upp till 58,5 mils räckvidd, eller ett större på 128 kWh som ger en räckvidd på upp till 70 mil.

Batteriet använder cylindriska celler som är 105 millimeter höga, har en diameter på 26 millimeter och en hög energitäthet på 298 Wh/kg. För att hålla temperaturen under kontroll vid både laddning och uttag av effekt för att driva motorerna är varje cell oljekyld. Apropå laddning har AMG GT SUV 800-voltsteknik och kan ladda med upp till 700 kW. Det gäller det större batteriet, som då kan laddas från 10 till 80 procent på 12 minuter. Det mindre batteriet kan laddas med upp till 600 kW och fylls då från 10 till 80 procent på 11 minuter.

Eftersom det är ont om laddare som kan ge så hög effekt i Europa anger AMG också laddtiderna vid en laddare med en effekt på 400 kW. Då fylls det mindre batteriet från 10 till 80 procent på 14 minuter och det större batteriet på 16 minuter.

För att hantera bilens vikt och höga effekt har AMG utvecklat ett avancerat chassi. Systemet AMG Active Ride Control+ använder hydraulik för att motverka karossens rörelser vid kurvtagning, acceleration och inbromsning. Bakaxelstyrning med upp till sex graders styrvinkel ska samtidigt göra den stora SUV:en smidigare i stadstrafik.

Föraren kan också påverka bilens uppträdande med systemet AMG Race Engineer. Med tre vred i mittkonsolen går det att justera bland annat gasrespons, kurvdynamik och hur mycket hjulen tillåts spinna.

AMG GT SUV kommer i tre versioner, som alla bjuder på hög prestanda vad gäller motoreffekt och laddning.

Och för den som saknar ljudet från en förbränningsmotor finns en lösning även där. I körläget AMGFORCE Sport+ kan bilen återskapa ljudet från märkets sex- och åttacylindriga motorer. Till det kommer simulerade växlingar och vibrationer i stolarna.

Svenska priser har ännu inte meddelats, men på den tyska marknaden blir AMG GT 55 SUV först ut med ett pris från 113 050 euro, eller knappt 1,3 miljoner kronor.

4. Fiat Koala

Av Yuri Senkevich 21.10.2026 3 min läsning

Ny liten elbil använder 2CV-plattformen för marknadslansering 2028



Fiat förbereder marknadslanseringen av en ny helelektrisk instegsmodell för 2028. Den italienska tillverkaren har säkrat de officiella varumärkesrättigheterna till Koala-modellbeteckningen för detta ändamål. Fordonet baseras på en nyutvecklad plattform från Stellantis Group för särskilt kompakta och prisvärda elbilar. Konceptet med den återupplivade elektriska Citroën 2CV, som firade sin världspremiär på Paris bilmässa i oktober, bygger också på samma tekniska grund.

Ekonomiskt siktar Stellantis på ett baspris på cirka 15 000 euro för produktionsmodellen innan statliga subventionsprogram dras av. I Fiats modellutbud ska det nya fordonet ingå i det klassiska A-segmentet under den 3,99 meter långa Grande Panda. Den multi-varumärkeskoncernen samlar därmed utvecklingskostnaderna för två ikoniska modellserier på en gemensam teknisk arkitektur för att motverka det växande konkurrenstrycket från Dacia Spring och den kommande Renault Twingo E-Tech med ett europeiskt instegsmodell.

Designchef François Leboine: Samma utvecklingsnivå, men ingen retropastisch

Fiats designchef, François Leboine, bekräftade på Paris bilmässa att den italienska designen tekniskt sett är på samma utvecklingsnivå som dess franska systerstudie. På Paris utställningscenter avstod dock Fiat medvetet från att visa fordonet samtidigt för att ge det franska koncernmärket Citroën odelad uppmärksamhet på hemmaplan.

Samtidigt gjorde Leboine klart att Fiat tar en fundamentalt annorlunda designväg med Koala än Citroën.



Medan studiet av 2CV i hög grad bygger på historiska citat med böjda skärmar och nostalgiska kurvor, avvisade Leboine en ren retrokopia för Fiat. Koalan följer filosofin om funktionell minimalism, som myntades av Giorgetto Giugiaro 1980 med den första Fiat Panda. Designen kännetecknas av tydliga geometriska linjer, branta fönsterytor för optimal sikt runt om i stadstrafik och robusta, omålade skyddselement på stötfångare och sidor.

Med namnvalet fortsätter Fiat företagets interna tradition av björnrelaterade modellnamn, som tidigare inkluderade prototyper som Grizzly utöver produktionsmodellen Panda. Om produktionsbilen faktiskt kommer att rulla in hos återförsäljare 2028 som en Koala eller som en ny modellvariant av Panda-familjen hålls öppen av varumärkesledningen fram till den officiella modellpresentationen.

E-bilsplattform: Mindre än 3,80 meter lång och målet är mindre än 1 000 kilogram

Den tekniska grunden är Stellantis plattformsarkitektur, internt kallad en e-bil. Denna är hierarkiskt placerad under plattformen för smarta bilar som den större Fiat Grande Panda och Citroën ë-C3 är baserade på. Medan Grande Panda tjänar B-segmentet, är den nya e-bilsbasen konsekvent anpassad till mikrobilssegmentet.

För systermodellen Citroën 2CV angav gruppen den totala längden på studien till 3,76 meter. Detta format markerar också orienteringsramen för Fiat Koala. Stellantis lägger särskild vikt på fordonet: För plattformen siktas en tomvikt på mindre än 1 000 kilogram (mindre än ett ton). Detta är koncernens svar på Europeiska unionens planerade initiativ som ger regleringslättnader för särskilt lätta och kompakta elbilar under 4,20 meter utvändig, baserade på modellen av japanska kei-bilar.

På grund av den tekniska relationen delar båda fordonen centrala enheter: frontstrukturen, de krockrelaterade lastvägarna, axelbärarna och integrationsbrickan i batterihuset under golvet är mekaniskt identiska. Stellantis har ännu inte officiellt släppt konkreta prestandadata om motorn, den användbara batterikapaciteten eller laddningskraften i detta tidiga utvecklingsstadium. I industrikretsar anses användningen av kostnadsoptimerad litium-järnfosfatcellkemi (LFP) vara given för att uppnå den målsatta prisgränsen på 15 000 euro utan överdimensionerade och tunga batteriblock.

Produktion i Pomigliano d'Arco: Indelning av industripolitik

Enligt konsekventa rapporter från italienska branschmedier som *Quattroruote* ska serieproduktionen av den nya småbilsfamiljen ske vid Stellantis italienska fabrik i Pomigliano d'Arco nära Neapel. Den traditionella platsen monterar för närvarande den tidigare förbränningsmotorn Panda, som ska fortsätta byggas under modellnamnet Pandina med mild hybriddrift åtminstone till 2029 eller 2030.

Den planerade tilldelningen av den nya elplattformen till Pomigliano d'Arco från 2028 har betydande industripolitiska konsekvenser. Den säkerställer kapacitetsutnyttjande av produktionslinjerna i södra Italien och initierar en ordnad övergång till högspänningsmontering utan att koncernen behöver byta till platser utanför Europeiska unionen för priskänsliga småbilar. Fram till marknadslanseringen av den elektriska Koala 2028 kommer den beprövade Pandina att förbli den centrala instegsmodellen för prismedvetna Fiat-kunder i Europa.



Specialistförfattare för elektromobilitet på EvAutos25. Han är specialiserad på elbilar, batteriteknologier och laddinfrastruktur samt analys av den tyska och europeiska elbilmarknaden.

Relaterad artikel:



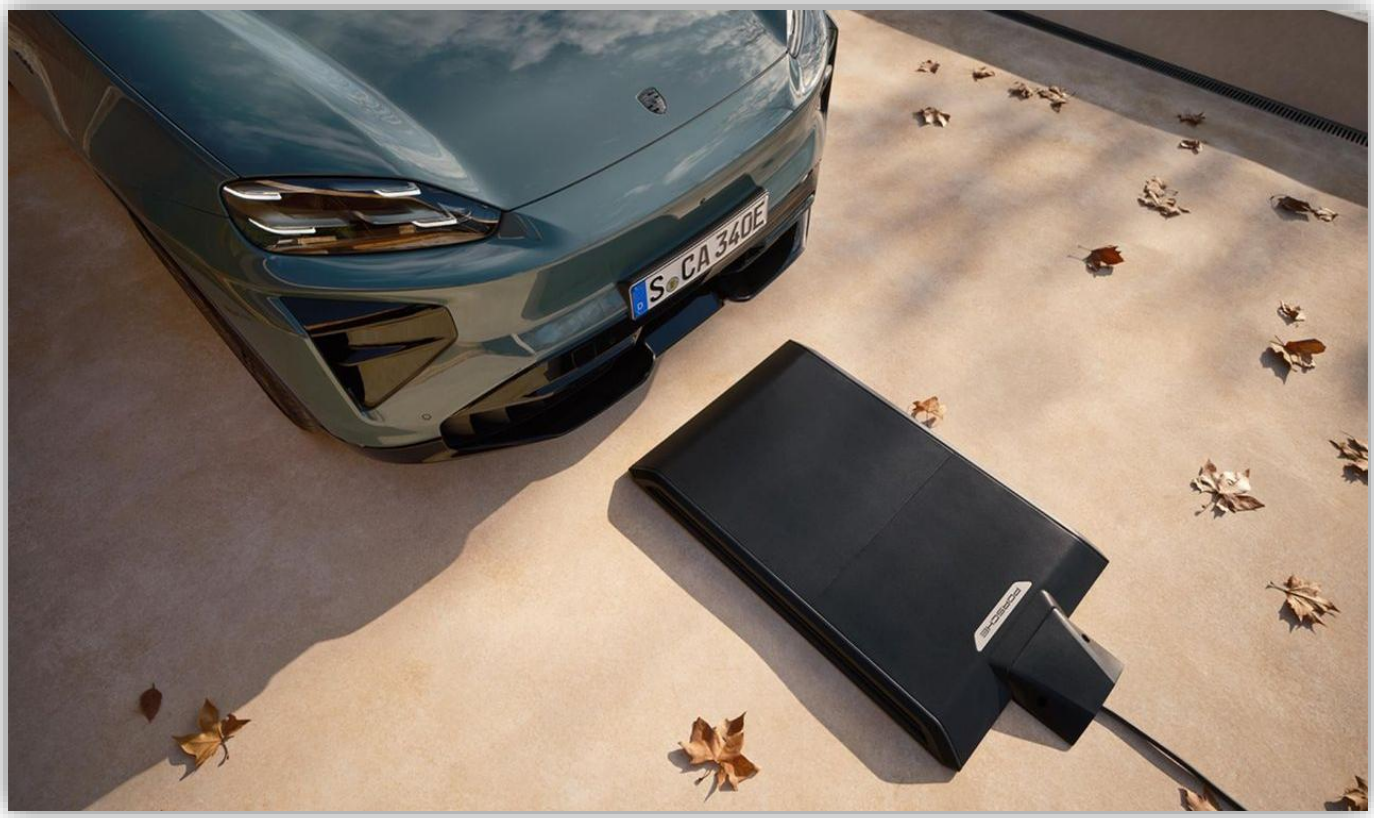
Foton e-Auman 18t: Ellastbil med 282 kWh batteri och 11 ton lastkapacitet
15.10.2026

Feber

5. Så fungerar Porsches trådlösa laddare

Av Bobby Green fre. 23 okt 2026, 18:00

Tog åtta år att utveckla



FILM: https://youtu.be/LCi5E0Tf2jA

Porsche har tagit fram en trådlös laddplatta till Porsche Cayenne Electric. Tanken är att man parkerar över denna och får sin bil laddad utan att behöva söla med någon sladd i något uttag. Här berättar ingenjörerna som varit med och tagit fram den om hur den fungerar. Hur skickas egentligen strömmen mellan plattan och bilen och hur upptäcker plattan okända eller levande objekt?
Plattan har en laddeffekt på upp till 11 kW och en verkningsgrad på runt 90 procent.
louisville.porsche.com


Bobby Green



Nu lanserar Porsche sin trådlösa bil-laddare
Men den är inte billig...



Volkswagengruppen testar trådlös laddning
Ska kunna ladda en Porsche Taycan till 80 procent på tio minuter



Så fungerar laddplattan till nya BMW 530e iPerformance
Släpps som tillbehör nästa år

6. Svenska elbilar ersatte olja för två miljarder på sex månader

Posted by Kristofer Rask oktober 23, 2026 **21 kommentarer**

Sveriges elbilar har minskat behovet av olja till ett värde av omkring två miljarder kronor under årets första sex månader efter att kriget i Iran bröt ut. Det visar en ny analys från energitankesmedjan Ember som har undersökt hur den växande elbilsflottan gör länder mindre beroende av importerad olja.

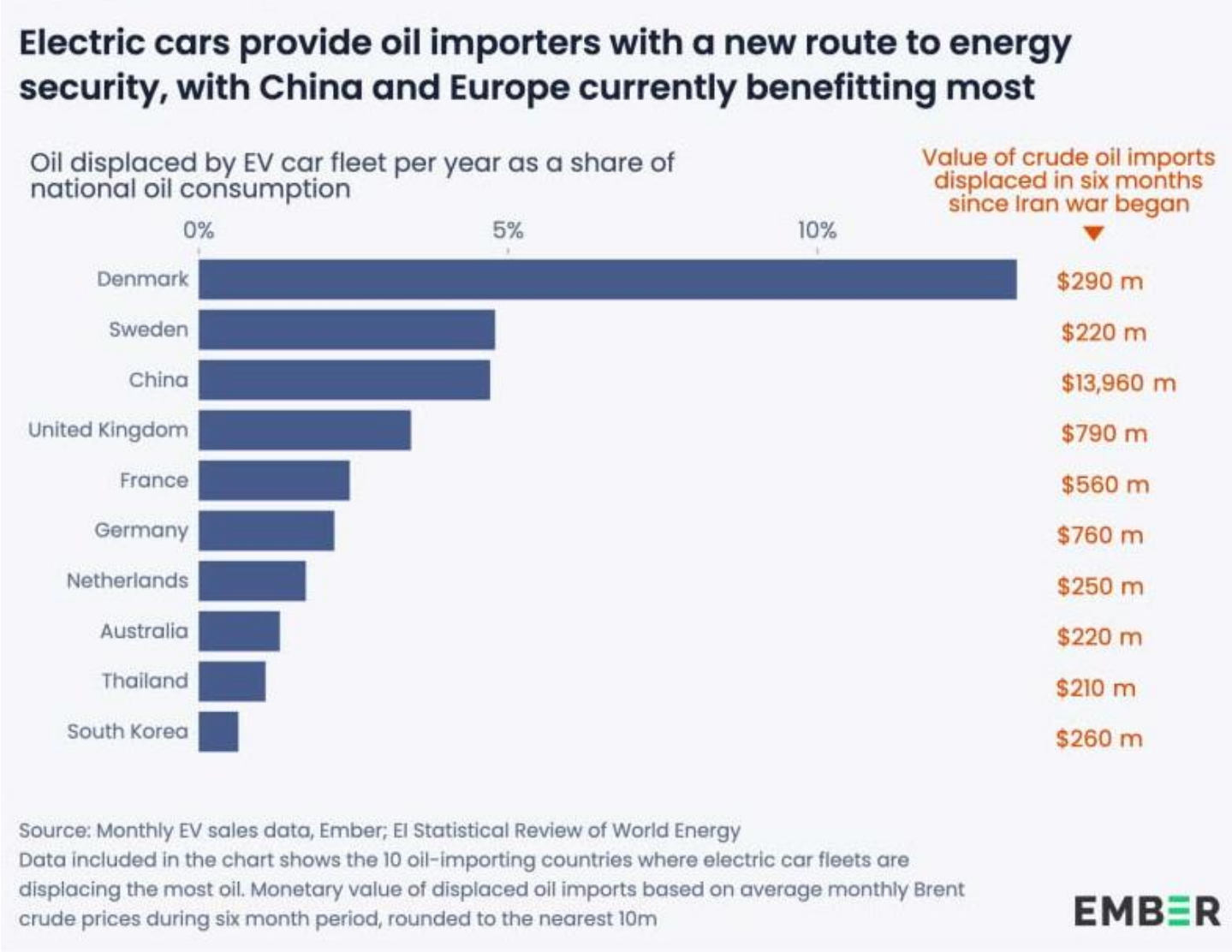


Temabild: Circle K Jära

Priserna på bensin och diesel har stigit kraftigt sedan kriget bröt ut i slutet av februari. Ett fat med råolja har närmat sig 100 dollar vilket har gjort det allt dyrare för många länder att importera olja.

Men länder som har kommit långt i omställningen till elbilar har fått ett visst skydd mot prisökningarna. Enligt **Ember** har världens elbilar ersatt motsvarande 200 miljoner fat råolja under perioden mars till augusti 2026. Det motsvarar ett värde på omkring 190 miljarder kronor.

Den största effekten syns i Kina där elbilarna har minskat oljebehovet med ett värde på omkring 130 miljarder kronor (14 miljarder dollar). Inom EU handlar det om omkring 29 miljarder kronor (3,1 miljarder dollar).



Sverige bland de främsta i Europa

I Sverige har den befintliga elbilsflottan ersatt olja till ett värde av drygt två miljarder kronor under de senaste sex månaderna. Embers beräkningar visar dessutom att Sveriges elbilar på årsbasis ersätter motsvarande nästan fem procent av landets totala oljeförbrukning.

Endast Danmark ligger före Sverige bland de europeiska länderna i rapportens jämförelse. Där ersätter elbilarna motsvarande 13 procent av landets årliga oljeförbrukning, eller 6,4 miljoner fat olja.

– Länderna som investerade i elbilar före den här krisen är nu bättre skyddade och allt fler följer efter. Varje elbil på vägarna minskar exponeringen mot instabila oljemarknader och i takt med att elbilsflottorna växer ökar också skyddet mot framtida leveransstörningar, säger Euan Graham, senior energianalytiker på Ember.


Kristofer Rask

7. ARN sa nej 2023 men ja 2026

Av Christoffer Gullin

25 okt. 2026

Santander måste betala tillbaka höjd leasingavgift



FILM: https://youtu.be/HBsntzzhRkM

Vi var många som fick våra privatleasingpriser höjda under 2022-2023 och många valde att anmäla bankerna till ARN som dock valde att gå på bankernas linje. Nu har ARN ändrat sig och det finns chans att få tillbaka pengar men det gäller att du uppfyller rätt villkor.


Christoffer Gullin

Driven to Write

8. De dödas bok — Borgward (Del ett)

Av Bruno V 27 april 2026

Född 1890 bland inte mindre än tolv syskon var Carl Friedrich Wilhelm Borgwards fallenhet för mekanik och konstruktion tydlig redan i ung ålder.



Efter examen från Tekniska högskolan för maskinteknik i Hamburg fick Carl Borgward anställning på ett Metallkonstruktionsföretag baserat i Hannover. Inkallad till militärtjänst vid femton års ålder hade Borgward 'tur' att få skador på slagfältet inom några veckor och den unge mannen skickades hem.

År 1919 blev Borgward delägare i ett litet företag i Bremer, Reifen Industrie GmbH, som låg i stadsdelen Sebaldsbrück i staden. Företaget tillverkade hjulfälgar, fjädrar och kylare för olika tyska biltillverkare. det var här Carl Borgward lärde känna en av dessa: Hansa-Lloyd AG.

Borgward köpte ut sin partner och blev ensam ägare av Bremer Reifen Industrie GmbH. Verksamheten växte, liksom företagets bankkonto, och den mekaniskt lagde Borgward bestämde sig för att ta steget och ansluta sig till fordonstillverkarens led.

Han försökte först bygga en motorcykel och misslyckades, men att lägga till ett hjul till löste problemet. Blitzkarren var resultatet av att ha letat efter en billig lösning för att transportera sin egen kylarproduktion mellan de olika verkstadsstationerna snabbare och smidigare än med handkärra, och blev en succé över en natt. Pengarna var knappa i det depressionsdrabbade Tyskland och dussintals företag letade efter ett prisvärt, enkelt och robust fordon för att transportera sina varor. Det faktum att Blitzkarren var laglig att köra utan körkort var en extra bonus.



Goliath-pionjär

En förbättrad andra och lika populär version, kallad Goliath[1], introducerades 1928 – samma år som Goliath Werke Borgward & Co. grundades och grundstenen för det som skulle komma. De fortsatta ekonomiska svårigheterna blev för mycket för många företag; Hansa-Lloyd Werke AG var en av dem och köptes upp av Borgward 1929.

Hansas bilar grundades 1906 och hade ett gott rykte vad gäller teknik och passform och finish, men låga försäljningssiffror hade alltmer försvagat dess affärscase. Lloyd[2], som hade förvärvats av Hansa 1914, led också av en försäljningsvolym som helt enkelt var för låg och var en del av affären.

Under Carl Borgwards ledning producerade Hansa, Lloyd och Goliath nu trehjuliga nyttofordon, personbilar och lastbilar. I september 1938 grundades Carl F.W. Borgward Automobil-und Motorenwerke. Företaget erbjöd arbete åt väl över 20 000 anställda vid den tiden. Strax innan Hitler kastade Tyskland in i ännu ett krig, lades ett fjärde varumärke till företagets lista 1939: Borgward.

Det fanns också en ny företagslogotyp – en rombform inte olik Renaults, vars fyra spetsar representerade de fyra varumärkena (Borgward, Hansa, Lloyd och Goliath) som bildade företaget. Naturligtvis såg Carl Borgward märket som fått sitt namn som det som borde erbjuda den finaste produkten.



Borgward 2300

Den första Borgward, 2300, var dock inget annat än en ommärkt Hansa 2000 med en större motor. Inte för att detta spelade någon större roll eftersom stubinen från andra världskriget hade tänts och Borgwards fabriker byggdes om för att stödja nazisternas krigsmaskin. Istället för bilar tillverkades nu militära lastbilar, halvbandvagnar och torpeder i Sebaldsbrück och Hastedt.

Det förutsägbara resultatet blev att Borgwards fabriker blev måltavla för upprepade allierade bombanfall och när Tyskland kapitulerade i maj 1945 fanns det inte mycket kvar av dem. Carl Borgward (som varit medlem i NSDAP) internerades i nio månader av de allierade myndigheterna men tilläts så småningom återvända till det som återstod av sitt kompani.

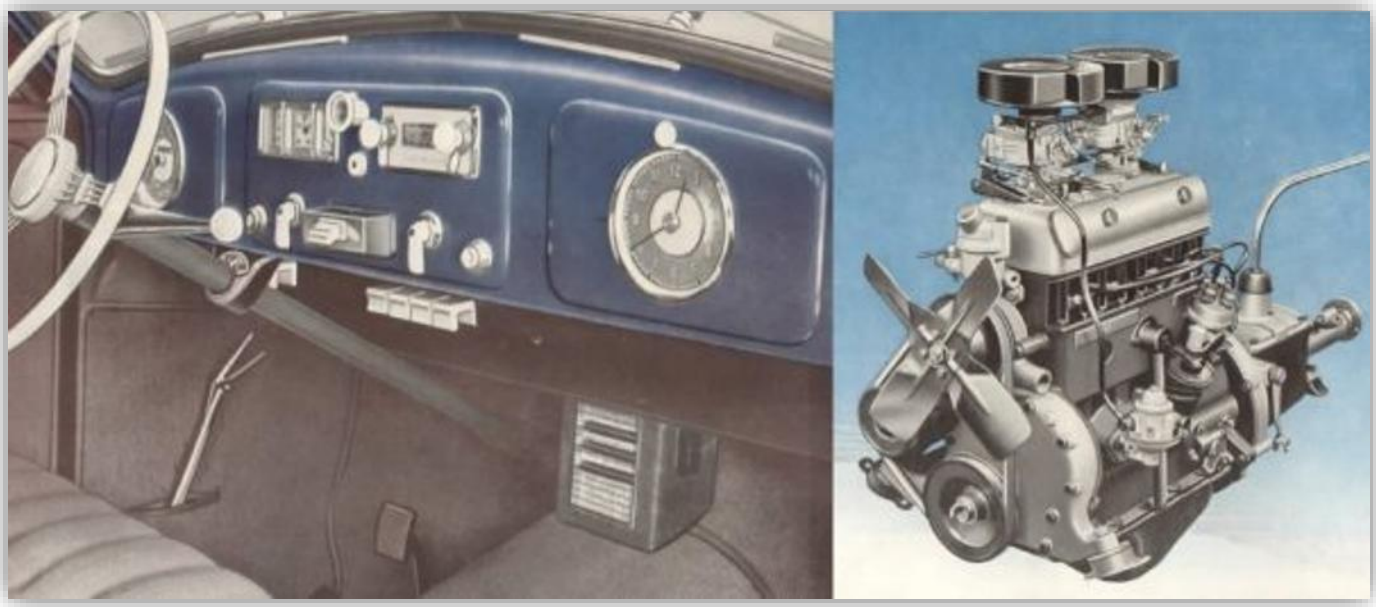
Det omedelbara efterkrigslivet var svårt för alla tyskar, men inom några år blev de första tecknen på ett nytt Tysklands återfödelse tydliga. Ett av dessa tecken var introduktionen på Genèvemässan 1949 av den första helt nya tyska bilen efter krigets slut: Borgward Hansa 1500. Utformad mestadels av Carl Borgward själv – som utan tvekan hade tagit en noggrann titt på den amerikanska kejsaren 1946 – var Hansa 1500 den första[3] europeiska bilen med pontonkarossen som skulle bli mycket populär bland flera biltillverkare under de följande åren.

Produktionen av Hansa 1500 startade inte förrän i oktober 1949, men den rymliga och välutrustade bilen mottogs positivt och sålde väl till en början. En kraftfullare 1 800cc-variant erbjöds från slutet av 1951, och en diesel två år senare.

Vid den tiden hade dock konkurrenterna introducerat egna nya bilar som åt upp Hansans marknadsandel underifrån (den billigare Opel Olympia Rekord) och uppåt (den mer prestigefyllda Mercedes-Benz 180 för inte så många fler D-mark). Borgward Hansa 1500/ 1800 fanns kvar till 1954, då den efterträddes av Isabella efter att cirka 35 000 tillverkats.


BORGWARD »HANSA 1500« elegant und formschön







Hansa 2400 Schrägheck (1952–55)

I början av 1950-talet erbjöd Carl Borgward en rad bilar från den lilla tvåtaktsdrivna Lloyd LP300 till den kompakta Goliath GP700 och den moderna Hansa 1500. Det som saknades var dock en större bil som kunde konkurrera med etablerade lyxkonkurrenter som BMW och Mercedes-Benz samt Opel Kapitän. Borgwards utmanare, Hansa 2400, presenterades på bilsalongen i Frankfurt 1951[(4)] För sin design hade Borgward återigen blickat över Atlanten, särskilt mot den 'step down' Hudson och den stora Nash. Dess sexfönsters fastback-konfiguration var definitivt distinkt och aerodynamisk, med en cd på endast 0,363 som möjliggjorde en maxhastighet på 93 mph / 150 km/h. Till skillnad från i USA uppskattade dock inte tillräckligt många av de tyska bilköparna det radikala utseendet.

Utöver detta fanns även problem med den valfria egenutvecklade 'Hansa-Matic' automatlådan (Borgward var den första europeiska biltillverkaren att erbjuda en) och bromsarna ansågs vara svaga även enligt tidens standard. Under tre modellår hittades endast 743 fastbacks ägare. Ett försök att åtgärda denna olönsamma situation var Borgward Hansa 2400 Pullman med förlängd hjulbas och en mer traditionell karossmodell med notchback[5].

Tyvärr hjälpte det inte, och endast ynka 656 ytterligare Hansa 2400-bilar i båda karosstyperna såldes från 1953 tills sladden drog ur 1958. Som jämförelse sålde Mercedes-Benz över 16 000 av W187 220-modellen mellan 1951 och 1955, medan ungefär lika många Kapitäns rutinmässigt lämnade Opels bilhallar årligen vid den tiden. Hansa 2400 blev därmed ett rungande flopp. Som tur var hade Borgward råd med detta dyra misstag tack vare antalet Lloyd and Goliath-bilar som såldes och åtminstone för tillfället såg framtiden fortfarande ljus ut i Sebaldsbrück...

FOTNOTER

1. Se Döds-Goliatens bok här. [↩]
2. Lloyd var initialt ett dotterbolag till Navigation Company Norddeutsche Lloyd och började tillverka bilar 1906 genom att tillverka elbilar. Lloyd bytte dock snart till bensindrivna bilar eftersom efterfrågan på den typen av fordon ökade svårighet. [↩]
3. Om vi bortser från mycket mer embryonala exempel som Voisin C28 eller Hanomag Kommisbrot. [↩]
4. Den kallades initialt 'Hansa 1800' men uppgraderades klokt nog till en större 2,4-liters rak sexa innan produktionen. [↩]
5. Fastback fortsatte att erbjudas fram till 1955. [↩]


B N 25-4567





9. 1959 Goliath 1100 coupé

Denna 1959 Goliath/Hansa 1100 coupé är listad som ett exemplar med låg körsträcka (83.000 kilometer), fyra ägare och till stor del originalexemplar av boxerfyrcylindrig modell. Dessa coupéer är relativt sällsynta jämfört med deras tvådörrars sedan och tredörrars kombi, och vi är inte säkra på att vi någonsin sett ett till stor del originalt exemplar erbjudas tidigare. Du hittar den **här på Thiesen i Hamburg**, Tyskland för 39 900 euro (~44 000 dollar idag). Ett särskilt tack till BaT-läsaren Kyle K. för detta bidrag!

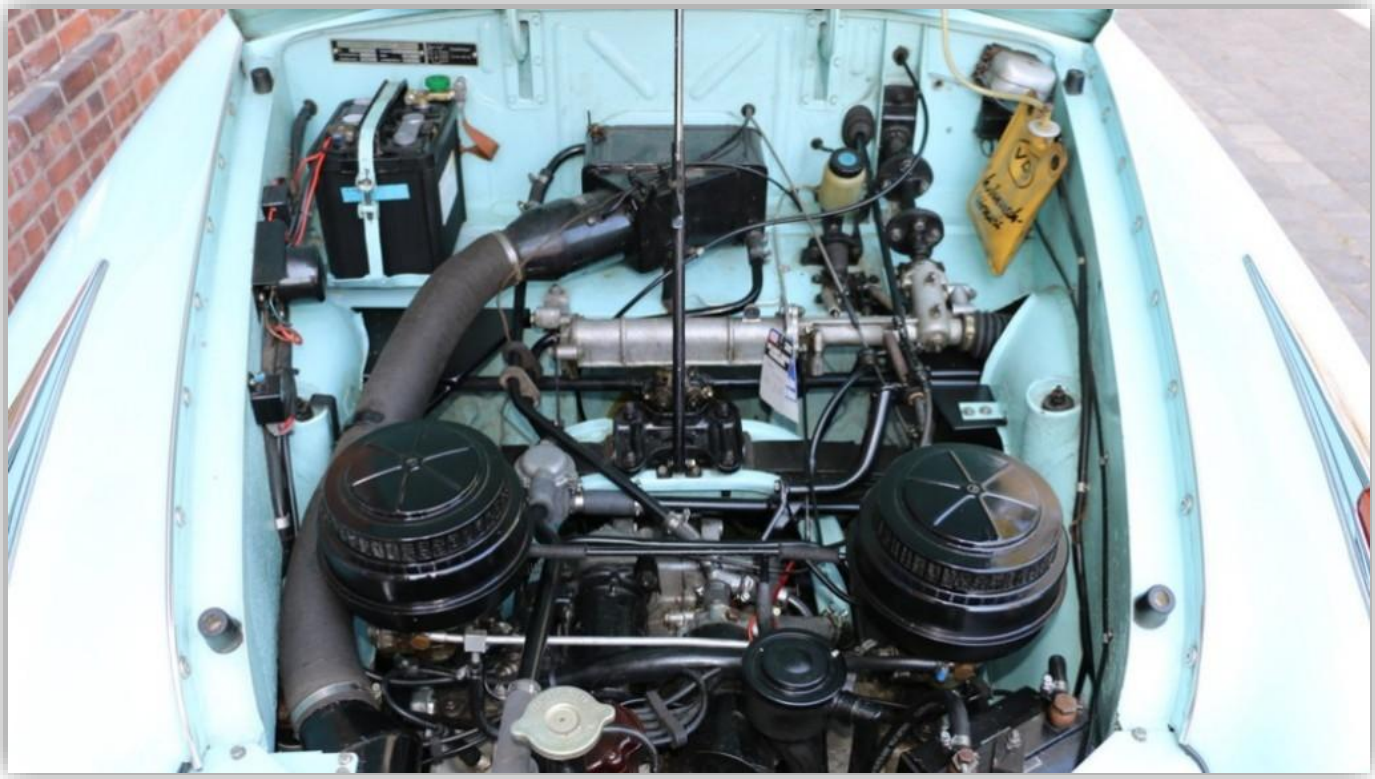


Proportionerna är lite trånga, men det är ändå en snygg bil, särskilt i typiskt 50-tals pastellblått med vitt tak. Vi önskar att vi visste vad som har restaurerats och vad som fortfarande är original, men oavsett verkar det vara i utmärkt och komplett skick genom hela byggnaden.





Interiören är definitivt ett inslag – vi gillar den stora vita Bakelitratten, växelspaken, originalradion och den enkla metallinstrumentpanelen, medan mörkblå och vit klädsel ger lite kontrast till den ljusare ytan.



Kraften kommer från en 1094cc boxermotor som ersatte den mindre tvåtakts tvåcylindriga GP700. Enligt legenden tjänade 1100:an som inspiration för Subarus första platta fyrmotorsbilar, en motorkonfiguration som består av deras senaste modeller.

Detta är en dubbelförgasare med hög kompression, vilket betyder 55 istället för 40 hk. En Saxomat automatisk koppling fanns som tillval från denna bils modellår och framåt, men denna verkar vara utrustad med en standard 4-växlad manuell uppsättning.

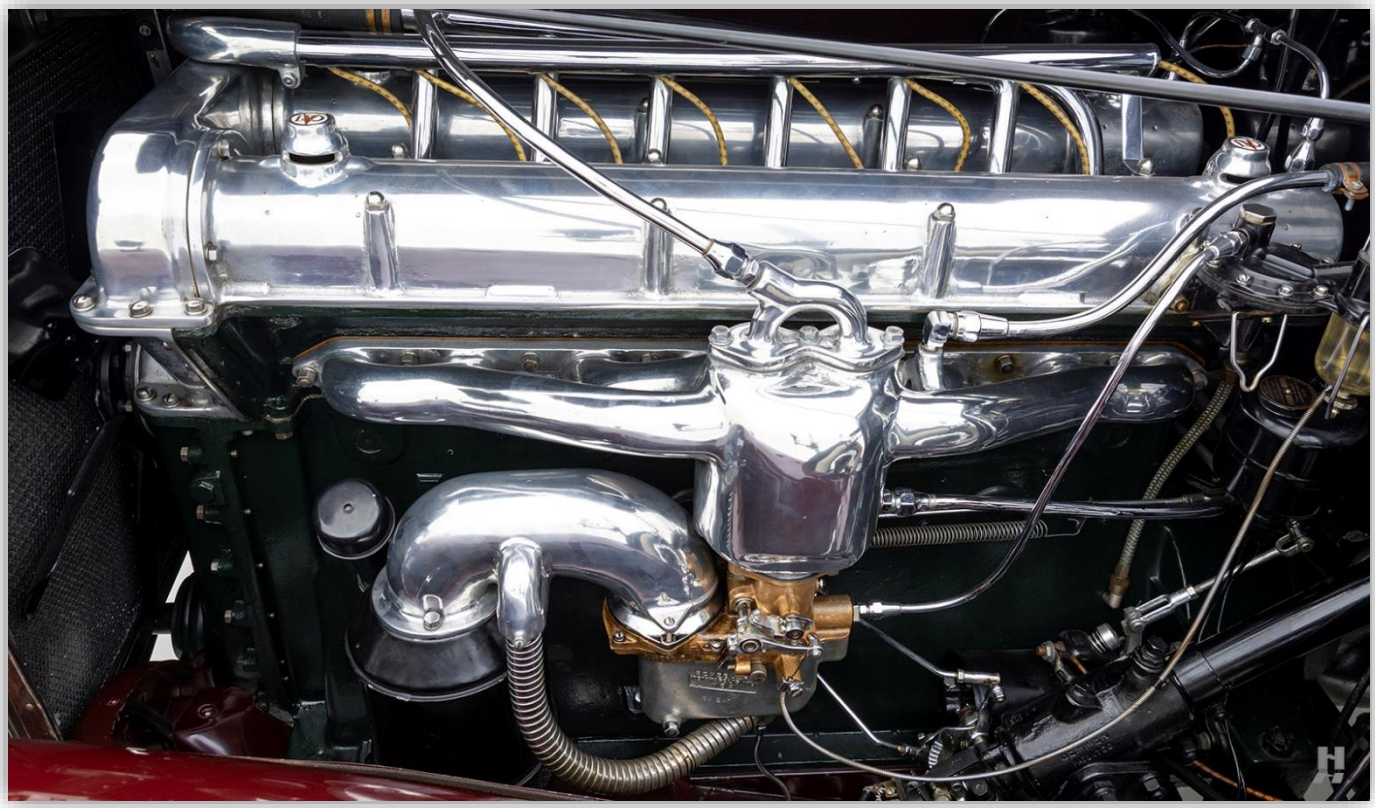
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

10. 1932 Stutz DV-32 Convertible Coupe

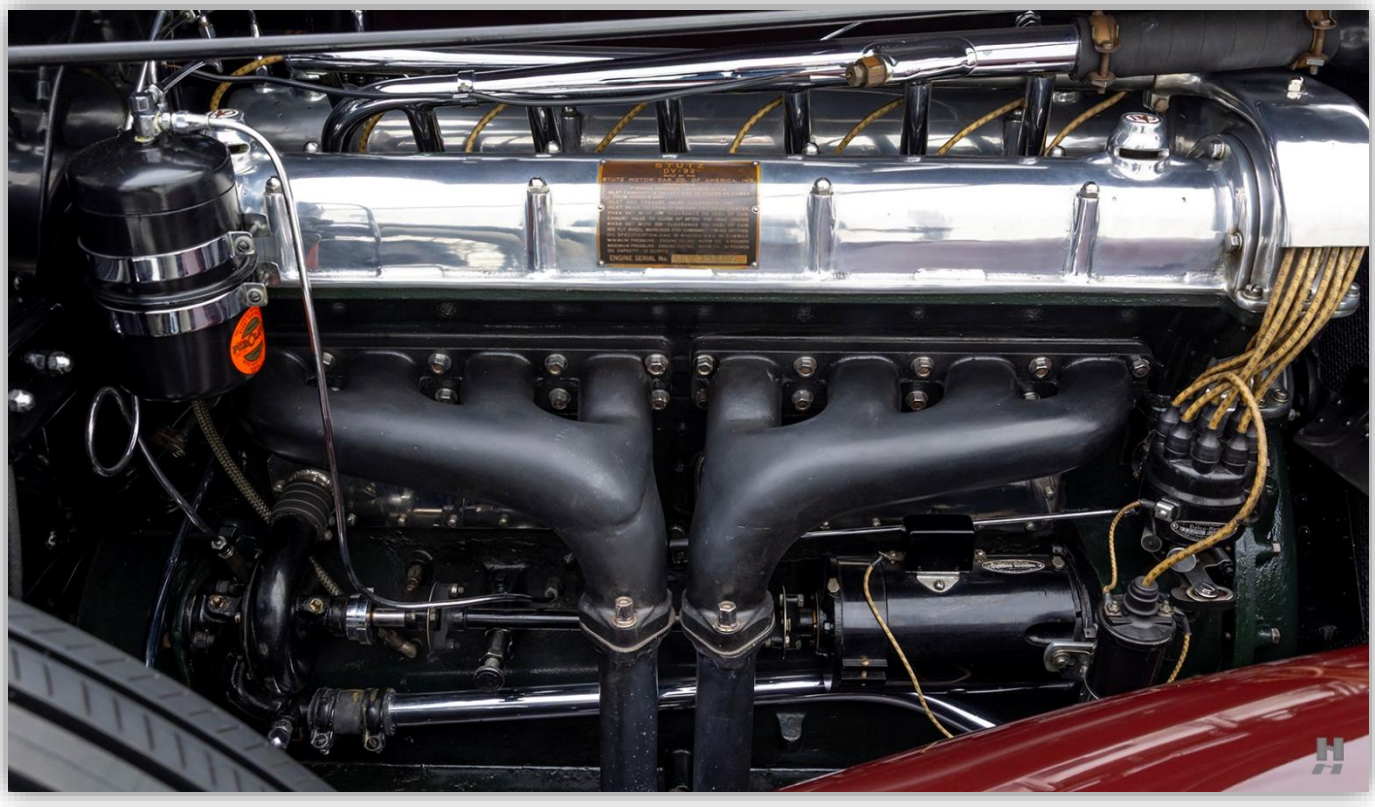


En slående produkt från Stutz Motor Companys sista år, DV-32 stod på toppen av märkets utveckling – med elegant design, avancerad ingenjörskonst och imponerande prestanda. Modellens namn syftade på dess utmärkande mekaniska egenskap: en förfinad, dubbel rak åttacylindrig motor med dubbla överliggande kamkamar och fyra ventiler per cylinder, totalt trettiotvå. Designad av Stutz ingenjörschef Charles "Pop" Greuter, levererade DV-32:ans 322 kubiktums motor imponerande 156 hästkrafter – vilket matchade Model J Duesenberg i hästkrafter per kubiktum och kunde driva den smidige Stutz till nästan tresiffriga hastigheter. Kraften leddes via en Warner treväxlad växellåda, DV-32 erbjöd snabb, självsäker touringprestanda med exceptionell flexibilitet för sin tid.





Chassi DV361467 visades första gången på Chicago Auto Show i november 1931, där det fångade uppmärksamheten hos Arthur N. Powers, en framgångsrik affärsman från Illinois och hängiven Stutz-entusiast. Lockad av dess slanka LeBaron Convertible Coupé-karosser och avancerade mekaniska specifikationer köpte Mr. Powers bilen på plats som en gåva till sin dotter, som snart skulle ta studenten och börja sina studier vid Northwestern University. Eftersom Stutz fortfarande var kvar på showcirkusen sköts leveransen upp till följande sommar. Under sina collegeår skapade bilen en mindre sensation på campus, och hon fortsatte att köra den in på tidigt 1940-tal, då den återlämnades till hennes far.





DV-32 förblev en fast del av Powers-familjen i årtionden därefter. Den behölls in på mitten av 1950-talet av Arthur Powers själv och fördes sedan vidare mellan familjemedlemmar, för att i början av 1970-talet hamna i Kalifornien till Powers barnbarn. Där anförtrodde han Stutz till den välkände entusiasten från södra Kalifornien, Tom Sparks, för en restaurering, som inkluderade en återgång till dess ursprungliga mörka burgundiska färg och en ny cabriolet-tak kantad med grått fiskbens-Hartz-tyg, nära matchat det ursprungliga stövelmaterialet. Bilen har sedan dess underhållits med omsorg och regelbundet avnjutits av familjen, och har varit en ständig närvaro genom flera generationer.

Idag är Stutz fortfarande i välbevarat skick, och restaureringen har stått sig utmärkt genom årtiondena. Den vinröda lacken behåller en stark helhetsbild, även om brister syns vid närmare granskning, vilket passar en bil som restaurerades på 1970-talet och avnjuts med omsorg. Interiören är särskilt väl, med stopp och lister som speglar den höga kvaliteten på originalarbetet. Motorutrymmet, liksom resten av bilen, visar ärliga tecken på användning men förblir rent och autentiskt, med korrekta beslag och gjutningar kvar. Mekaniskt fungerar Stutz som den ska, med mjuk kraftleverans, bekväma vägförhållanden och en stark påminnelse om DV-32:s imponerande rykte.

Noterbart är att detta exempel åtföljs av en omfattande fil med familjedokumentation, som spårar dess historia från ny och ger en sällsynt, obruten inblick i dess förvaltning över generationer. Från tidiga fotografier och tidsenliga registreringar till personliga berättelser och minnessaker är proveniensen lika rik som bilen är vacker.

Sällsynt, stilig och tekniskt fascinerande representerar DV-32 en av de mest fascinerande amerikanska sportbilarna från den klassiska eran. Denna LeBaron-karosserade Cabriolet Coupé, med sin idealiska kombination av visuell dramatik, ingenjörsmässig excellens och anmärkningsvärt kontinuitet i ägandet, skulle vara ett pris i varje samling av amerikanska bilar från före kriget. Elegant och substantiell står den som en stolt påminnelse om en era då Stutz inte bara tävlade med Duesenberg och Packard, utan ofta överträffade dem i anda, snabbhet och ren individualitet.

Klassiker

11. Grattis Lancia Thema!

Publicerad 2 november 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Idag har Tobias namnsdag. Men inte här. Vi väljer istället att plocka ett klassiskt bilnamn ur Klassikers unika almanacka. Vi tar Thema. Hip hipp hurra!



Exakt 276 ord in i den här artikeln kommer det ord du väntat på. Alltså det ord som dök upp i ditt huvud precis nyss när du läste rubriken, ett ord som med hundraprocentig automatik alltid måste fram i bildiskussioner när temat är Lancia Thema. Reflexen är lika starkt betingad som när någon yppar: "Citroën SM". En sekund, två sekunder: Maserati!

Jag tror ni fattar. Men vi väntar lite till.

Thema efterträdde Lancia Gamma 1984. Ännu en bokstav i det grekiska alfabetet med andra ord, en tradition Lancia inledde redan 1908 - med Lancia Alfa! Lancia har nu inte varit särskilt konsekvent i nyttjandet av grekiska bokstäver. Omega snodde tyskarna och det är högst tveksamt om Xi och Omicron betraktas som säljande modellnamn.

Thema var en av "de fyra", alltså den fyrklöver av bilar som föddes ur ett industriellt samarbetet där Saab, Lancia, Fiat och Alfa Romeo ingick. Syskonmodellerna hetter 9000, Croma och 164 och samtliga lanserades i mitten av 1980-talet som verkligt moderna, bekväma och rymliga skapelser.

Egentligen var det mer av en treklöver då Lancia vid den här tidpunkten var helt integrerat med Fiat. Alfa Romeo hade ännu några år kvar som eget märke.

Till skillnad mot syskonen laddade Lancia på ordentligt med motoralternativ och även en kombikaross (som byggdes i Pininfarinas fabrik från 1986 - 21 074 exemplar).



Thema fanns mellan 1984 och 1994 och under den perioden gjorde följande maskiner sig gällande under huven:

Raka fyror: 2,0 liter med 8 ventiler, 2,0 liter med 16 ventiler, 2,0 liter med 8 ventiler och turbo, 2,0 liter med 16 ventiler och turbo. Diesel 2, 4 liter och 2,5 liter.

V6: 2,8 liter 12 ventiler (PSA), 3,0 12 ventiler (Alfa Romeo).

V8 (nu närmar det sig): 3,0 liter och 32 ventiler. Lite olika storlek, men effekten låg 205-215 hästkrafter och tillverkaren var, ta-daam, Ferrari!

Ferrarimotor och framhjulsdrift. Hur tufft som helst.

Detta var den optimala versionen av Lancia Thema, kallad 8.32. Motorn var en nedtrimmad Ferrari 308 qv och även på italienska vägar var den en ovanlig syn. Den första serien byggdes 1986-88 och omfattade 2 370 exemplar och Serie 2 1989-92 1 601 stycken. En specialutgåva gjordes också, i Ferrarirött om blott 64 exemplar jämt fördelade mellan Serie 1 och 2.

Med Ferrarimaskin toppade Thema hela 240 km/h och 0-100 avverkads på 6,8 sekunder i versionen utan katalysator.

Lancia Thema var en rymlig och representativ vagn som bar Lanciamärket med den äran. Den var ett återinträde på den lyxiga arenan, inte minst vad gäller inredningar, och modellpaletten började med Y10, en designmässigt framåtblickade stadsbil.

Exporten av var begränsad och i våra ögon är Thema den mest exotiska medlemmen i de fyras gäng. Inte minst med den där motorn från Maranello.



ViBilägare

12. Framtida klassiker: Chrysler 300C lockade med hungrig grill och V8

Publicerad 2026-10-25 6:30

Text Carl Legelius

Det såg ut som en amerikansk gangsterbil – och lät därefter. Chrysler 300C var en bakhjulsdriven jätte med Hemi-V8, aggressiv design och oväntat mycket Mercedes under skalet. I dag går den att köpa för småpengar.



Stor hungrig grill och en blick som inte släpper taget – får du en Chrysler 300C i backspegeln flyttar du helst på dig. Den fem meter långa sedanen med proportioner från hot rod-världen debuterade som konceptbil på bilmässan i New York 2003 och kom i produktion i princip oförändrad året därpå.

En stor bakhjulsdriven amerikanare med V8 – det var bilvärlden inte bortskämd med. Men under all americana lurade delar från Mercedes E-klass – ett resultat av att Daimler köpt Chrysler 1998. Bakvagn, rattstång med reglage, fyrhjulsdriftsystemet 4Matic och kabelhärva hörde till de grejer som kom från Stuttgart.

Chrysler 300C lanserades i Sverige 2004. Toppmodellen var bestyckad med en 350 hk stark 5,7-liters V8 med det legendariska efternamnet Hemi. Mellanmotorn var en 3,5-liters V6 på 250 hk. Längst ner fanns en 2,7 liter stor V6 på mer måttliga 193 hk.

Samarbetet med Mercedes resulterade även i dieselmotorn 3,0 CRD på 218 hk som debuterade i Chrysler 2006. Samma år kompletterades programmet med en 6,1-liters V8 på smått vansinniga 426 hk – på bakluckan stod det SRT8.



Stor ratt, silvrig plast. Unik känsla!

I Sverige tryckte man hårt på släktskapet till Mercedes och 300C sålde ganska bra. Det faktum att 300C för europeiska marknaden från 2005 sattes samman av Magna-Steyr i Österrike var också ett säljargument. Och när kombimodellen Touring dök upp 2005 blev intresset i vårt land ännu större.

Redan som ny var 300C tämligen prisvärd om man såg till uppmärksamhetsvärdet. I dag är det fyndläge deluxe! De allra billigaste med lilla sexan kniper du för runt 30 000 men då får du räkna med småfel och många mil. Lägg till 20 000 och vi börjar snacka framtida samlarexemplar. Dyrast är de få SRT8 som hittat till Sverige, runt 150 000 kronor får du räkna med.

En uppdaterad version av 300C kom 2011 men de få som såldes här var omdöpta till Lancia Thema eftersom Chrysler numera ägs av Fiatgruppen. Denna katastrofala mix av varumärken ledde till att Chryslers försäljning i Sverige störtdök och att Lanciaentusiasternas blodtryck gick genom taket. Men det är en annan historia.

Chrysler 300C 2004–2010

- **Målbild:** Sedan med 5,7 liters V8 – eller SRT8
- **Funkar också:** Touring AWD 3,5 V6
- **Undvik:** För stora fälgar, okänslig styling
- **Missa inte:** Fanns som Dodge också



13. Döda amerikanska bilföretag: 5. Hudson (1910-1954)



Hudson byggdes på en solid grund: Företaget grundades av tidigare Olds-anställda med finansiering från Joseph L.

Hudsons extra djupa fickor, mannen som ägde varuhuset Hudson's i Detroit. Den första bilen kallades Model 20 och var snygg, relativt prisvärd och rimligt välutrustad. Hudson sålde cirka 4000 bilar under sitt första hela år som biltillverkare.

När löftet om värde inte längre lockade köparna in i utställningslokalerna vände sig Hudson till design.

Man inledde en ny designstrategi 1948 som skapade bilar som Super och Commodore som var låga, breda och extremt aerodynamiska.

Vissa, som Hornet (bilden), tävlade framgångsrikt i NASCAR-tävlingar under början av 1950-talet, men Hudson stötte på samma problem som många av USA:s små biltillverkare: man kunde inte hålla jämna steg med General Motors och Ford.

Företaget gick samman med Nash och bildade American Motors Corporation (AMC) 1954.



AUTOCAR

14. Superbilen som världen glömde bort: Yamaha OX99-11 (1992)



I superbilsvärlden är termen "racerbil för vägen" vanligtvis en marknadsföringshype, men i fallet med Yamaha var den verkligen välförtjänt. Det är därför det är tragiskt att den aldrig kom i produktion; det är en av få bilar som kunde ha gett McLaren F1 lite konkurrens. OX99-11 dök upp 1992, med en 3,5-liters V12 på 420 hk i mitten av bilen, en omstämd version av den motor som satt i Brabham och Jordan i början av 1990-talet.
Priset var iögonfallande 1 miljon dollar, men var annars kunde man få något liknande? Bara tre exemplar byggdes.





Roger Warolin