



SAAB 99 Turbo 1979–80.

1. Nytt fusk? Volkswagen sålde till sig själva – slapp EU-böter.
2. Här är Koenigseggs drömbil i rent guld och kolfiber.
3. Northvolt får regeringsmiljoner för batteriforskning.
4. Det blir ingen eldriven Jaguar XJ.
5. Jaguar och Land Rover fasar ut dieseln och blir elbilmärken.
6. Hyundai avslöjar mer om elbilen Ioniq 5.
7. Mercedes har nu byggt 50 miljoner bilar.
8. Test: Mercedes-Benz E300de.
9. Vi har provkört vätgasbilen Toyota Mirai!
10. Priserna på sportbilar sjunker.
11. Bluffsajten Transportkollen byter namn till Fordoninfo.
12. Sportbilsfonden i ekonomisk kris.
13. Åtta för under 100.
14. Toppen med Toppola!
15. Fredagsfilm.

1. Nytt fusk? Volkswagen sålde till sig själva – slapp EU-böter.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-15, 16:28, uppdaterad 2021-02-15, 17:50.

Greenpeace avslöjar att nästa var fjärde ID.3 som såldes förra året köptes av Volkswagen själva eller någon återförsäljare. Ett listigt drag för att slippa betala EU-böter för CO2-utsläpp?



Det såldes tillräckligt många Volkswagen elbilar och laddhybrider förra året för att företaget ska slippa betala utsläppsböter till EU. Ju större andel bilar med låga utsläpp som säljs desto lägre blir CO2-snittet.

Koncernen i sin helhet [missade dock EU-målet](#) med minsta möjliga marginal och tvingas böta.

Nu uppger miljöorganisationen Greenpeace att Volkswagen själva står som köpare till en femtedel av alla märkets elbilar och laddhybrider som såldes förra året. För ID.3 är andelen ännu högre, nästan en fjärdedel, eller 24 procent för att vara exakt.

Att en biltillverkare har ett antal bilar registrerade på sig själv är normalt. Det rör sig om demobilar, testbilar, pressbilar med mera. I det här fallet menar Greenpeace att antalet bilar som står på Volkswagen och deras återförsäljare är långt ifrån normalt och ett drag för att slippa EU-böter.

– **Istället för att trixa** med koldioxidutsläppen genom egenregistreringar borde Volkswagen snabbt sluta med den miljöförstörande verksamheten att bygga diesel- och bensinbilar, säger miljöorganisationens trafikexpert Benjamin Stephan.

Volkswagen uppger till [Der Spiegel](#) att elbilarna har kommit för att stanna och därför byter Volkswagen ut sin interna bilflotta mot elbilar. Han vill dock inte kommentera de enskilda siffrorna.



2. Här är Koenigseggs drömbil i rent guld och kolfiber.

Anders Nilsson 2021-02-14.

För en [tid sedan berättade Bytbil](#) om att Koenigsegg blivit av med världsrekordet som den snabbaste produktionsbilen, eftersom Agera RS långsammare än den nuvarande rekordhållaren, SSC Tuatara. Nu är den svenska biltillverkaren i ropet igen, men av en annan anledning.



Det är nämligen så att svenska Koenigsegg har gjort en specialversion av sin modell Jesko, och den är verkligen gudomligt unik. Den har tillverkats i ett enda exemplar, och heter Jesko Odin, döpt efter den nordiska krigsguden.

Och precis som andra specialversioner, så är den här en dyr bil. Exempelvis är utsidan täckt med naket kolfiber och har guldflingor i lacken. Bilen har även guldkanter, så även vingarna på spoilern, och backspeglarna, och såklart även Koenigseggs sköld är i guld, uppger [Supercarblog](#).

Jesko Odin drivs av en femliters V8-motor med dubbelturbo och genererar 1 200 hästkrafter (1 600 på E85) och har ett vridmoment på 1 499 Nm. Den har en dessutom en multikopplingslåda med nio växlar, LST (Light Speed Transmission).

Jesko Odin är versionen med hög downforce-konfiguration och den är snabb som den är, men det är ingenting jämfört med [Jesko Absolut](#), som har låg konfiguration. Den kan nå hastigheter över 500 km/h.

Jesko Odin kommer levereras 2022, och bilen lär få ett antal blickar på sig vart än den kör någonstans. Standardversionen av Jesko byggs i 125 exemplar och alla är sedan tidigare sålda.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar



[Koenigseggs drömvärning: Bugatti Chirons designer](#)



[SSC Tuatara lyckades till slut – slog Koenigseggs rekord](#)



[Officiellt: Amerikanska superbilen krossade Koenigsegg Agera RS](#)



[Vändningen – Koenigseggs utmanare gör om världsrekordförsök](#)

3. Northvolt får regeringsmiljoner för batteriforskning.

Henning Eklund 2021-02-12 16:48.

Miljonregnet över Northvolt fortsätter.



Med 238 miljoner kronor till i kassan hoppas bolaget kunna etablera ett kluster kring batteriforskning i Västerås.

Pengarna kommer från regeringen, som ger Energimyndigheten i uppdrag att dela ut 238 miljoner kronor i stöd till Northvolt. Pengarna är kopplade till Sveriges medverkan i EU-projektet Eubatin (European Battery Innovation), och ska användas till forskning och utveckling av batterier.

Ska bilda ett kluster för forskning

Målet är att "öka tillgängligheten och kapaciteten för battericellsutveckling, både för fordonsapplikationer och energilagring", enligt en pressmeddelande från regeringen. Detta ska bland annat ske via en industrialiseringsplattform i Västerås och en uppskalning av Northvolt Labs i samma stad. Dessutom ska ett "elektrifieringscampus" bildas.

– Utvecklingen i Europa pekar på att det kommer etableras ett fåtal kluster kring batteriforskning, och vår ambition är att Västerås och Mälardalen ska var en av dessa. Därför har vi satsat enormt mycket på Northvolt Labs i Västerås och kommer fördubbla investeringen under de kommande åren, säger Jesper Wigardt, kommunikationschef på Northvolt, till [Di Digital](#).

Bygger två fabriker samtidigt

Northvolt håller just nu på att bygga två batterifabriker, en i Skellefteå och en i tyska Salzgitter. Utöver det driver bolaget Northvolt Labs, en demonstrations- och forskningsanläggning, samt en forsknings- och utvecklingsavdelning, båda i Västerås.

Feber

4. Det blir ingen eldriven Jaguar XJ.

AV BOBBY GREEN 2021-02-15 KL 16:00.

Planerna skrotas.



Senaste generationen XJ.

Sommaren 2019 skrev vi att ersättaren till dagens Jaguar XJ skulle bli helt eldriven. Förra hösten började det närma sig premiär och Jaggan skulle visas upp i november. Så blev det aldrig, och nu får vi reda på att man lägger ned bilen helt och hållet. Jaguar har under en lång tid testkört prototyper så det har verkligen inte bara varit en bil på pappret. Jaguar har som plan att 2025 bara sälja eldrivna bilar men en XJ kommer alltså inte att finnas med i utbudet.

Så här säger Jaguar (maskinöversatt):

"Efter en grundlig tekniköversyn mot den exponentiella förändringen inom fordonsindustrin kom vi fram till att den planerade XJ-ersättaren inte passar med vår vision om ett reimagined Jaguar-märke. Vi har fattat det tuffa beslutet att det inte kommer att utgöra en del av line-up, som varumärket ser ut att förverkliga sin unika potential."

[autocar.co.uk](https://www.autocar.co.uk) +



Ersättaren till Jaguar XJ blir eldriven
Sista XJ:n tillverkades i fredags



Jaguar tackar av XJ med specialversion
Kommer endast säljas i USA



Eldriven Range Rover och Jaguar XJ presenteras snart
I oktober och november

5. Jaguar och Land Rover fasar ut dieseln – blir elbilmärken.

Publicerad 2021-02-15 kl 11:37. Text Erik Söderholm.

Den brittiska koncernen ska sluta bygga dieselmotorer och satsa helt på nya elbilar, aningen med batteri eller vätgasteknik.



Jaguar och Land Rover är en av biltillverkarna som haft mest uppförsbacke att klara EU:s tuffa utsläppsmål. Koncernen missade gränsvärdet med två gram koldioxid per kilometer och får betala [400 miljoner kronor i böter](#).

Även om Jaguar sålt elbilen I-Pace under flera års tid står den fortfarande för en liten del av koncernens totala försäljning. Dessutom blev flera nya laddhybridmodeller försenade på grund av coronapandemin.

Nu kör koncernen igång en jättesatsning på eldrift. Land Rover ska lansera sex helt eldrivna modeller inom fem år och Jaguar ska bara lansera elbilar från 2025. Den första eldrivna Land Rover-modellen kommer 2024.

Planerna på att lansera en helt eldriven version av lyxlimousinen XJ redan i år har dock skrotats. Det är oklart varför, men en anledning skulle kunna vara att försäljningen i segmentet rasat när köparna istället väljer en SUV.

Planerna på att lansera en helt eldriven lyxlimousin har skrotats

Land Rover har en stor utmaning i att få modellerna mer effektiva när de går över till eldrift. Flera av modellerna som säljs i dag har högt luftmotstånd och hög tjänstevikt – en dålig kombination för att uppnå lång räckvidd i en elbil.



Koncernchefen Thierry Bolloré presenterade den nya planen under måndagen.

Tunga suvar

En lösning kan vara att satsa på vätgas, en teknik som koncernen redan experimenterar kring. Koncernchefen Thierry Bolloré uppger nu att testerna av ny bränslecellsteknik ska köras igång "omgående". En annan lösning är att [sänka vikten med nya material](#).

Jaguar och Land Rover ska även dela mer teknik med ägaren Tata Motors för att spara pengar, en lösning som kan vara riskabel ur ett varumärkesperspektiv.

Tre olika plattformar

Men trots att koncernen är under hård press att spara pengar ska tre olika plattformar användas för de nya modellerna: två dedikerade för Land Rover (där båda två även har stöd för olika former av förbränningsmotorer) samt en ny elbilsplattform för Jaguar.

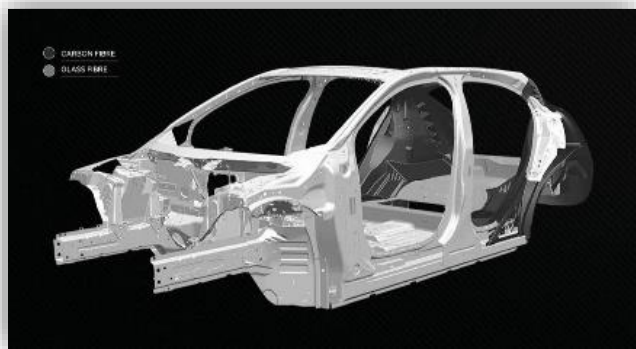
2030 ska alla bilar som Jaguar säljer vara eldrivna. För Land Rover ska den siffran vara 60 procent. 2026 ska dieselmotorerna fasa ut.

Läs också: [Knappen som är tyska biljättarnas nya huvudvärk](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar.



[Jaguar och Land Rover ska öka räckvidden med nya material
30 procent mer vridstyv kaross – och 35 kilo lättare.](#)



[Land Rover och Range Rover återkallas för hybridfel – kan leda till brand
Kan i värsta fall leda till bilbrand.](#)



[Jaguar/Land Rover räknar med miljardböter för utsläppen
Brittiska biljätten ligger illa till när det gäller EU:s utsläppskrav. 0](#)



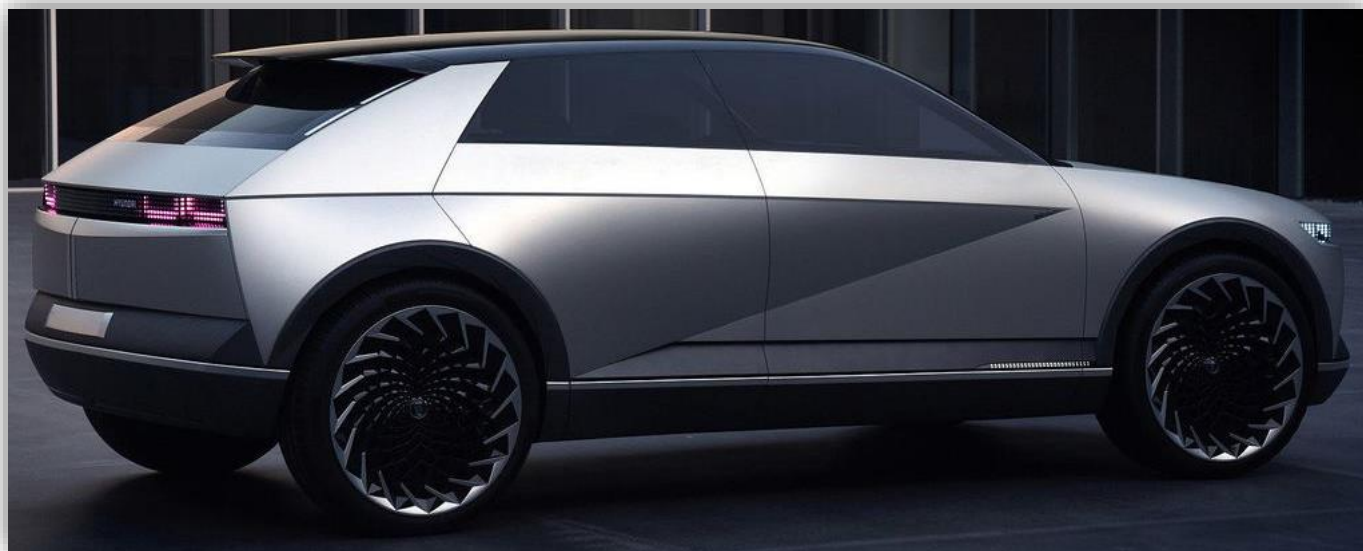
[Jaguar och Land Rover kräver säljstopp för VW-koncernens suvar
Kan tvingas stoppa försäljningen efter nytt krav från Land Rover.](#)



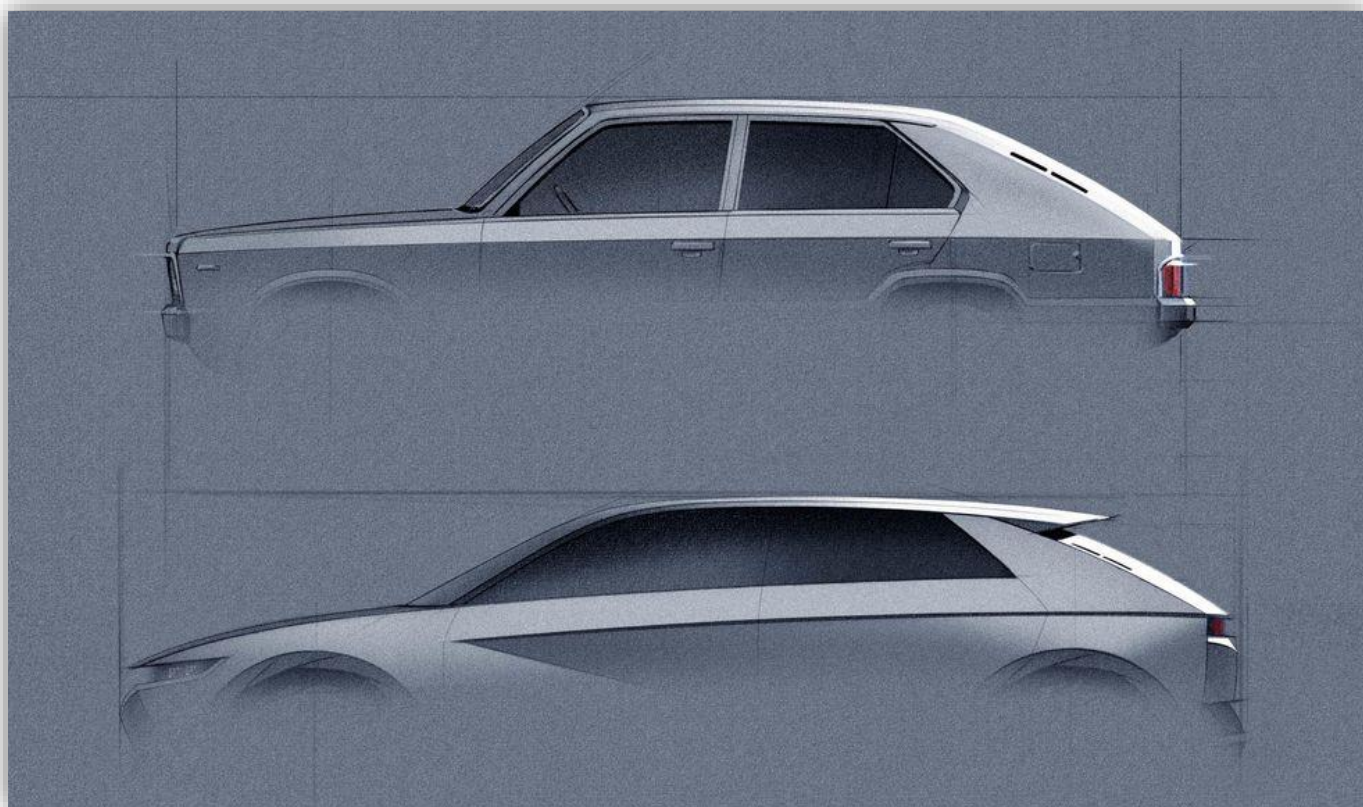
6. Hyundai avslöjar mer om elbilen Ioniq 5.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-02-16, 11:58.

Den 23 februari är det premiär för Hyundais nya elbil Ioniq 5, men redan nu får vi veta mer om bilen.



Ioniq 5 är baserad på konceptbilen Hyundai 45 som i sin tur är inspirerad av Hyundais första bil Pony. "45" syftar på att det var 45 år sedan Pony lanserades.



Det skiljer 45 år emellan Hyundai Pony och Hyundai 45.

Hyundai Ioniq 5 är en mellanstor crossover. Det innebär att bilen är högbyggd och SUV-liknande. Den följs senare av en sedan (Ioniq 6) och en stor SUV (Ioniq 7). Samtliga modeller bygger på [den flexibla elbilsplattformen E-GMP](#) med 800-voltsteknik.

Designen är väldigt kantig med många raka linjer och släta ytor. Det ger ett drastiskt annorlunda utseende än dagens Hyundai-modeller och markerar ett skifte till den elektriska bileran.

Kombinationen av stora hjul och lång hjulbas gör att Hyundai Ioniq 5 får liknande proportioner som en bil i Golf-klassen, men är en storlek större.



Inredningen är betydligt mjukare och gjord av "hållbara" material. Hyundai uppger att kupén ska vara rymlig och flexibel. Något som är möjligt tack vare ett plant batteri under golvet och lång hjulbas.

Mittkonsollen kan glida fram och tillbaka. Det frigör utrymme i kupén när bilen är parkerad så att alla i framsätet kan gå ut ur samma dörr om bilen är parkerad på ett trångt utrymme.

Det går att skjuta fram baksätet så att en passagerare i framsätet lättare kan ta hand om barn eller djur i baksätet.

Hyundai har jobbat med att göra sätena extra bekväma så att förare och passagerare kan vila effektivt under tiden bilen laddas.



Hyundai Ioniq 5 lanseras den 23 februari, 2021. Då avslöjas alla detaljer om den kommande elbilen.

[Här kan du se fler bilder på Ioniq 5.](#)



[Smygtitt på Hyundais nya elbil Ioniq 5](#)



[Officiellt: Här är Hyundai och Kias nya elbilsplattform](#)



[Hyundai storsatsar – startar nytt elbilmärke](#)



Magnus Fröderberg



7. Mercedes har nu byggt 50 miljoner bilar.

AV BOBBY GREEN 2021-02-15 KL 10:40.

75 år tog det.



Mercedes har nu passerat en ganska så mäktig milstolpe och det är 50 miljoner tillverkade bilar under 75 års tid. Jubileumbilen blev en Mercedes-Maybach S-klass som rullade av bandet på fabriken i Sindelfingen häromdagen.

Styrelsemedlemmen Jörg Burzer säger följande (maskinöversatt):

"Mercedes-Benz har alltid varit synonymt med lyx. Det är därför jag är mycket stolt över denna mycket speciella produktion årsdagen: Femtio miljoner fordon som produceras är en viktig milstolpe i historien om vårt företag, och en exceptionell prestation av teamet. Jag vill tacka kollegerna i anläggningarna runt om i världen för deras arbete och deras engagemang. Deras expertis och passion i produktionen av våra stjärnor gör att kundernas önskemål över hela världen går i uppfyllelse dag efter dag."

[automotiveworld.com](https://www.automotiveworld.com) +

[Nya Mercedes-Maybach S-Klass är här](#)
[En bil du inte vill köra](#)

HÖGSTA  VÄXELN**8. Test: Mercedes-Benz E300de.**

Av Marcus Berggren - 14/02/2021.

Volymbil med avsaknad av volym.



E-klass är en beteckning vars rötter återfinns i den berömda Ponton-modellen från 1953 men som prick 40 år senare blev en egen modell. Det är Mercedes bäst säljande modell genom alla tider och återfinns ofta som taxi- och diplomatbilar världen över. Man finner den i form av Afrika-Mercor i Marocko till Autobahn-taxibilar i Tyskland. I Sverige används de också flitigt. Det är alltså inte särskilt svårt att hitta E-klasser som gått ett flertal varv runt Jorden. Med en sådan rik historia och ett så imponerande CV borde alltså den senaste varianten, [uppdaterade S213](#) för de som är autistiskt lagda, vara en riktig fullträff. Eller? Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om så är fallet.

Utseendemässigt följer uppdaterade E-klass den röda tråden i släkträdets design – designen är konservativ och elegant och med tanke på att E-klass är synonymt med taxi – särskilt i Stockholm – glider man obemärkt förbi. Likt sina tyska konkurrenter har Mercedes fallit för kopieringsmaskinstricket – märkets tre sedaner (C, E, S) ser ut som Tripp, Trapp, Trull rent designmässigt. På insidan möts man av två enorma skärmar, en massa läder, och en hög kvalitetskänsla. Dessvärre har den analoga klockan plockats bort, ett inslag som bidrog till en mer klassisk känsla. Infotainmentsystemet är hemskt komplicerat, särskilt med hänsyn till klientelet; det är knappast 20-åringar som köper en E-klass; man måste tillbringa en nämnvärd mängd tid med att leta rätt på diverse funktioner och systemet saknar intuition.



Vår testbil var en diesel-laddhybrid (en kombination lika ovanlig som unga bingospelare) i form av E300de. De två sista bokstäverna står alltså inte för *Deutschland* utan för diesel och laddhybrid. På ren el kommer man knappt 4 mil. Kombinationen av diesel och laddhybrid tycker jag känns förnuftig – man kan irra runt i stadskärnan på ren eldrift, men när det är dags att avverka några timmar på motorväg har man istället en dieselmotor som är lika snål som Ove Sundberg. Volvo erbjöd för några år sedan samma typ av drivlina, men i dagsläget är Mercedes ensamma på marknaden med det.

Andra E-klasser vi testat

[Mercedes-Benz E 400](#)

[Mercedes-AMG E63 S Kombi](#)

Systemeffekten hos E300de är 306 hästkrafter och hisnande 700 newtonmeter i vrid – den kombinerar förbränningsmotorn från storsäljaren E 220d med en ganska kraftig elmotor; på ren eldrift känns den kvick. När motorerna jobbar i symbios möts man av imponerande prestanda som egentligen gör sig bäst vid omkörningar snarare än när motorvägen byts ut mot landsväg. Trots bilens vikt har Mercedes ändå lyckats väl med att dölja den och chassit känns mycket välkalibrerat. Vår testbil var en fyrhjulsdriven variant som hantade vinterns antåg väl. I diesel-laddhybrid-utförande och särskilt i vår testbils konfiguration var komfort av högsta prioritet, något Mercedes är otroligt duktiga på.

Konkurrenter

[Audi A6](#)

[BMW 5-serie](#)

[Volvo V90](#)

En nackdel med laddhybridsaspekten är att batterierna är förvarade i bagageutrymmet vilket inkräktar rejält på praktikaliteten, ungefär en tredjedel av bagageutrymmet försvinner jämte en ordinarie E-klass-kombi. Jag tycker att det är absurt att det har ansetts vara den bästa lösningen. Både BMW och Volvo har lösningar som gör att bagageutrymmet inte påverkas alls, frågan är varför inte Mercedes kan köra på samma strategi? Baksätet förblir enormt likt andra E-klasser och man bjuds på en enormt angenäm upplevelse, oavsett var i bilen man sitter.



Man brukar ofta tala om Audi, BMW, och Mercedes som den tyska trion som tävlar inom det så kallade e-segmentet. Nya Audi A6 är vi dock inte särskilt imponerade av. Nya 5-serien är dock uppe och slåss med E-klassen men dess approach är sportigare. När det kommer till V90 uppnår den inte riktigt samma känsla av exklusivitet. E-klass fokuserar helhjärtat på komfort såvida man inte väljer någon av modellerna med AMG i beteckningen. Prismässigt framstår E300de som förhållandevis prisvärd. Med det sagt kostar den snäppet mindre än en BMW 530e Touring och nästan 60 000 mindre än Volvo V90 T8 men båda de har kompletta bagageutrymmen.

Nya Mercedes-Benz E300de är fullastad med positiva egenskaper men likt bagageutrymmet är inte allt felfritt; vad är syftet med att inkräkta på just det som gör en kombi ha-begärlig, praktikalitet? Prispåslaget jämte exempelvis E 220 d är över 100 loppor och för att det ska löna sig samt väga upp för det begränsade bagageutrymmet gäller det att man kör mycket på el. Komfortnivån är svindlande hög och bilen är knäpptyst, även med dieselmotorn igång. Kvalitetskänslan är genomgående hög och medan infotainmentsystemet ser snyggt ut är det hopplöst komplicerat. Som laddhybrid är den mästertlig och som kombi halvdan. E-klass som bil är enastående men med tanke på batteriernas placering är E300de inte det utförande jag hade rekommenderat om det är just kombiaspekten som lockar.

[Bygg din E300de här.](#)

Mercedes-Benz E 300 de 4MATIC (2021)

Motor: 2,0-liters, 4-cylindrig, diesel, 194 hästkrafter + elmotor på 122 hästkrafter. Systemeffekt 306 hästkrafter, 700 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automat, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,9 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2140 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4933/2065/1475mm

Pris: 583 900 SEK (testbil cirka 700 000 SEK)

**BETYG**

Exteriör

★★★★☆

Interiör

★★★★☆

Körglädje

★★★★☆

Valuta för pengarna

★★★★☆

Relativ praktikalitet

★★☆☆☆

Ha-begär

★★☆☆☆

Relativ prestanda

★★★★☆

Teknik

★★★★☆

Motorljud

★★★★☆

Komfort

★★★★★



SAMMANFATTNING

Mercedes-Benz E300de 4MATIC är en av märkets 15 laddhybrider och det är uppenbart att elektrifierandet av E-klass kombi var en eftertanke snarare än något tyskarna planerade för. Uppdateringen av E-klass gör en lysande bil än mer lysande och den upplevs som extremt välbyggd och exklusiv. Om jag bara var tvungen att ha en kombiladdhybrid hade jag nog valt något annat, men att E-klassen är dieseldriven är ändå väldigt lockande.

3.6



TOTAL POÄNG



Feber

9. Vi har provkört vätgasbilen Toyota Mirai!

AV ROGER ÅBERG.

2021-02-15 KL 20:50.

Spännande men går inte att köpa...**FILM:** <https://youtu.be/65CR5WdMw94>

Toyota tror verkligen på vätgas och när man pratar om det är man noga med att poängtera att det inte bara är ett bränsle utan mer av en energibärare. Till skillnad mot el så går det att flytta och lagra fysiskt och det har ju sina fördelar. Nackdelarna är just det fysiska, det behövs platser att tanka på och det finns det bara tre stycken i Sverige, en vid Arlanda, en vid Mariestad och en vid Sandviken.

Första generationen Mirai, som alltså är Toyotas vätgasbil, lanserades 2016 i Sverige och sedan dess har man levererat hiskeliga 14 stycken bilar. Ingen supersuccé alltså. Det beror så klart på att det bara finns tre mackar men också på att den första generationen inte vara vacker alls och så var den rätt dyr.

Men nu är andra generationen här och den här snygg! [Kolla in vår video om bilen här!](#)

Tyvärr så kvarstår problemet med mackarna och Toyota kommer därför inte att sälja bilen i Sverige. Istället kommer man att göra den tillgänglig via deras bilpoolstjänst Kinto. Där ska du kunna hyra bilen per timme (för 150 spänn), per dag eller på längre tid om du så vill. Det handlar alltså om att få ut lite bilar som syns på stan och som gör att man kanske, kanske bygger fler mackar. Om du verkligen vill ha en så kan nog Toyota ordna det, men du får inte köpa utan i sånt fall är det leasing som gäller.



Nya Mirai kan ha en så mycket vackrare form till stor del för att tekniken har utvecklats. Istället för en stor bränslestack placerad under bilen så är den nu betydligt mindre och placerad under huven. Det gör att bilen är 65 millimeter lägre och 70 millimeter längre. Det finns numera tre tankar istället för två och man får plats med 5,6 kilo vätgas i dessa tre.

Bränslestacken tar vätgasen och gör om denna till energi som sedan kan driva motorn. Tillsammans med ett mindre batteri som sitter bak i bilen så får man ut 134 kW vilket tar bilen från noll till hundra på nio sekunder. Inte toksnabbt, men du har den där elbilsknuffen i början i alla fall. Men som referens känns en VW ID.3 betydligt snabbare. Körkänslan är ändå sportig, sittpositionen i bilen är som hämtad från en Lexus-coupé. Man har även lagt till en funktion som gör att det låter när man accelererar, men det blir mest pinsamt och tramsigt.

[Se hur bilen ser ut på insidan här!](#)

Toyota har haft problem att leverera Mirai främst för att man inte fått fart på tillverkningen av bränslestackarna. Men nu är det mer fart och de 330 cellerna som stacken består av tar nu sekunder istället för en kvart styck att tillverka. Det gör att man kommer att leverera 30.000 bränslestackar i år vilket är tio gånger fler än tidigare, men alla dessa kommer inte att hamna i Mirai utan även i kommersiella fordon. Så fler bilar kommer att tillverkas, men inga stora mängder.

Vätgas känns fortfarande som något som inte är så ett självklart drivmedel för framtiden och fokus kommer nog att vara på kommersiella fordon, även om de tester som gjorts med bussar i bland annat Stockholm och Göteborg har lagts ner. Men det är hur som helst roligt att Toyota fortsätter fokusera på detta!

Vi bad om lite frågor på Instagram och här kommer svaret på några av dessa!

mr_anderss0n undrar hur långt man kommer på en full tank och svaret i kylan är 40 mil i kylan. WLTP ska ligga upp mot 70 mil, men realistiskt är nog 50-60 mil.

natanelf undrar hur den låter när man kör och svaret är inte alls, eller som en elbil. När man stänger av den så pyser och frustar den dock!

Flera undrar vart man laddar och det finns alltså tre mackar vid Arlanda, Mariestad och Sandviken.

nordengrendavid undrar hur rolig och kvick den är och svaret är som en långsam elbil. Snabb i starten, men sen är det segt. Körpositionen och väghållningen är dock av GT-karaktär.

ironmanpappan undrar vad den kostar per mil att köra och en uppskattning från min sida är 7-8 kronor per mil. Inte superbilligt alltså, men miljövänligt om vätgasen tillverkas på ett vettigt sätt.

connykompis undrar om det är bra utrymmen och [som ni ser i videon](#) så är svaret nä på det, den är trång både i baksäte och i bagageutrymme.

Läs mer:



[Nya Toyota Mirai i produktionsutförande](#)

[Ser ut som konceptet](#)



[Genomgång av nya Toyota Mirai](#)

[Kommer vätgasbilen lyckas bättre denna gång?](#)



10. Priserna på sportbilar sjunker.

Anders Nilsson. 2021-02-15.

Priserna på sportbilar har på senare år stört dykt och det har sina förklaringar.



Försäljningen av sportbilar ökade med sju procent 2020 jämfört med året innan. Men med undantag för [Ferrari](#), så minskade försäljningsantalet, och priserna sjönk med 0,8 procent på de tre största marknaderna i Europa; Storbritannien, Tyskland och Schweiz, rapporterar [Autocar](#).

Det intressanta är att, sportbilar som kostade mindre än 200 000 pund (2,3 miljoner svenska kronor) sålde ganska bra i Storbritannien 2020, trots pandemin. Men realiteten är att det finns för många sportbilstillverkare som producerar för många bilar, vilket pressar ned priserna och även efterfrågan.

– Alla tillverkare konkurrerar med varandra, så det finns en [McLaren](#) Elva, [Aston Martin](#) Steedster, Ferrari SP1 och SP2. Jag vet inte vilka som ska köpa alla bilar, säger Edward Lovett, grundare av auktionssajten Collecting Cars.

Även om efterfrågan på "vanliga" sportbilar minskar, så lockar fortfarande exklusiva bilar, exempelvis [Bentley](#) Pikes Peak [Continental](#) GT, som enbart har tillverkats i tre exemplar, om den ska vara högerstyrd.

Trots att människor fortfarande är villiga att lägga ut stora summor på exklusiva modeller, så har priserna på begagnade sportbilar minskat med 25 till 30 procent sedan 2016, och så även för nyare modeller. Enligt en bilåterförsäljare så minskade priset på en [Ferrari 812 Superfast](#) 2018, från 425 000 pund (4,9 miljoner kronor) som ny, till att säljas för någon vecka sedan med 2 000 miles på måtarställningen, för 220 000 pund (2,5 miljoner kronor).

Men minskade priser betyder samtidigt något positivt för de som vill köpa en bil som man kan köra på bana. En [Porsche 911 GT3](#), eller [GT3 RS](#) kan vara bra, eftersom värdet har minskat betydligt, och det beror antagligen på att få har kunnat använda dem som man velat under 2020.

– Jag tycker att det är för enkelt att skylla på pandemin. Ja, det kommer ha betydelse för värdet på vissa lyxigare bilar, eftersom om du kör en bil som är värd 300 000 pund (3,5 miljoner kronor, reds anm), äger du antagligen ett företag med många anställda, där man varit tvungna att bli permitterade eller säga upp dem. Är det lämpligt att köra runt i en flashig Ferrari, trots detta? Antagligen inte, säger Edward Lovett.

En annan trend som framkommit, är att suvarna är ett direkt hot mot sportbilarna. Felipe Munoz, analytiker på Jato Dynamics, menar att modeller såsom [Lamborghini](#) Urus är en sådan. De har blivit attraktiva tack vare deras delade personligheter, snabb men ändå relativt praktisk. Rika köpare har blivit mindre besatta av att ha en avancerad superbil, men de vill ha en bil som betyder något för dem, eller är lätta att njuta av.

Det kan även förklara att bilar från 1980-talet, exempelvis Aston Martin Cygnet, för närvarande har ett cirkapris på 30 000 pund (345 000 kronor).

En sak är säker, tiden är över för spekulanternas och de som vill göra en lätt vinst, åtminstone för tillfället.

Relaterade artiklar:



[Hurtan Grand Albaycin – spanska sportbilen som flirtar med det förflutna](#)



[Nya detaljer om Lotus kommande sportbil](#)



[Firar 20 år: Unika Mercan med världens mest effektiva bromsar](#)



[Porsche lanserar billigare Taycan](#)

11. Fula knepet: Bluffsajten Transportkollen byter namn till Fordoninfo.

Publicerad 2021-02-15 kl 7:01. Text Erik Söderholm.

Personer som säljer bilar på Blocket slår larm om en nygammal sajt som försöker lura dem på pengar. Någon bilrapport dyker inte upp.



De senaste åren har det dykt upp flera sajter som lurar bilägarna på pengar. Vi har till exempel skrivit om [Trafikstyrelsen](#), en sajt som tog betalt för tjänster som är gratis eller betydligt billigare hos myndigheten Transportstyrelsen.

Tidigare i år uppmärksammade vi också sajten [Transportkollen](#), där den som knappar in ett registreringsnummer uppges kunna ta del av bilens historik för 199 kr.



Så här ser sidan Fordoninfo ut.

Men sajten hade också en betydligt slugare metod för att tjäna pengar. Flera läsare som varit i kontakt med Vi Bilägare, och som säljer sina bilar på Blocket, har blivit uppringda av ”spekulanter” som absolut vill ha ett utdrag från Transportkollen. Någon rapport kommer dock aldrig.

Sidan för Transportkollen har nu tagits ned, men sajten är inte borta – den har bara bytt skepnad. Nu heter den istället ”Fordoninfo”, med samma upplägg.

Även när det gäller Fordoninfo har flera personer rapporterat om samma tillvägagångssätt som med Transportkollen i olika bilforum. Konsumentverket är beroende av att den här typen av sajter anmäls av privatpersoner, har juristen Charlotte Söderlund tidigare sagt.

Personer som säljer bilar på nätet uppges vara ”spekulanter” och kräver ett utdrag

– **Vi försöker agera** så fort vi kan när vi ser att konsumenter har blivit vilseledda. Det är dock svårt att förhindra att nya liknande webbsidor skapas, så det gäller att vi är snabba med att agera.

Relaterade artiklar:



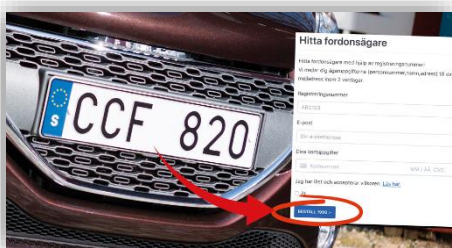
Transportkollen anmäls till Konsumentverket – bilägare lurad att betala

Falska spekulanter hör av sig till bilsäljare och lurar dem på pengar med en ny bluffsajt.



Avslöjat: Här är företagen som bilägarna klagat mest på

Erbjudande ser ut som faktura – och tar betalt för gratistjänster.



Nu ska ”Trafikstyrelsen” granskas av Konsumentverket

Sidan "Trafikstyrelsen" har i ett fall ett prispåslag på 66 000 procent.

12. Sportbilsfonden i ekonomisk kris.

Publicerad 8 februari. Text Fredrik Nyblad.

Sportbilsfonden startades 2016 men verksamheten med att äga klassiska sportbilar som investerings-objekt blöder nu ekonomiskt. Stockholms Tingsrätt har nyligen nekat fortsatt företagsrekonstruktion.



Grundidén med Sportbilsfonden bygger på tesen att värdeökningen i klassiska sportbilar ska slå aktiebörsen med stor marginal. Investerare har sedan 2016 kunnat köpa andelar i en växande samling av klassiska sportbilar som fonden löpande köpte in. Varje andel kostade cirka 42 000 kr.

SPORTBILSFONDEN

HEM OM OSS BLI DELÄGARE VD HAR ORDET NYHETER & LÄNKAR IR KONTAKT

Investera i Sportbilar

I Veckans Affärer har det skrivits om oss med rubriker som, "Här är placeringen som kör om börsen". Även i Aktiespararna skrivs det om oss med följande text, "Veteranbilar är en bättre och roligare investering än aktier på börsen" Klassiska sportbilar tilltalar inte bara den som vill se sitt kapital växa, utan också den som uppskattar dessa bilars vackra former, teknik och dess historia. Det har tidigare i regel varit en möjlighet enbart förbehållet de som har kapital, intresse, tid och kunskap att själva förvalta en samling klassiska fordon.

Sportbilsfonden erbjuder ett helhetskoncept där du tar del av en mycket intressant investering genom att du blir delägare i vår bilsamling som består av sportbilar från främst Ferrari men också från tillverkare som Maserati, Porsche, Lotus, De Tomaso, Jaguar mfl. I vårt garage får våra delägare en unik möjlighet att njuta av roligt sällskap i en intressant miljö med bilarna i fokus. Som delägare i Sportbilsfonden arrangerar vi också unika event enbart för våra delägare, vissa är kostnadsfria och andra starkt rabatterade.

Tillgångsslaget klassiska sportbilar har de senaste 10 åren ökat i värde med närmare 400%.

Från Sportbilsfondens hemsida.



En DeTomaso Pantera hör till bilsamlingen som Sportbilsfonden äger.

Sportbilsfonden har använt pengarna till att bland annat köpa flera Chevrolet Corvette, en Ferrari Testarossa, två Jaguar E-Type och en Porsche 356. Totalt ska värdet ha uppgått till 11 645 000 kronor i maj 2020.

Enligt reklamfoldern har man idag närmare 300 delägare och ett 20-tal bilar. Delägarna har inte haft tillgång till att ta ut och använda någon av bilarna. De har enbart visats upp vid arrangemang.

Ambitionen för verksamheten har stegvis höjts, på sikt ville man också bli börsintroducerade. Verksamheten hade ditintills bestått i att förvalta samlingen och att hålla i event med syftet att locka investerare. Men inför en börsintroduktion krävdes en större och mer aktiv verksamhet. År 2019 skulle andelarna i fonden ombildas till aktier i det bolag som tog över samlingen, vilket en del av andelsägarna motsatte sig. I början av 2020 gjorde man även en affär med den exklusiva sportbilsförsäljaren von Braun Sports Cars i Skene.

– Sportbilsfonden har köpt kassaflödet för att få in rörelse i sin verksamhet, förklarar Torbjörn von Braun. Ingen del av von Braun Sportscars hårdvara är såld.

Vad detta handlar om kan vara svårt för en lekman att sätta sig in i. Enkelt beskrivet så löper intäkterna från von Braun Sports Cars via Sportbilsfonden Swedens helägda dotterbolag Sportbilsfonden Sales. Hur mycket Sportbilsfonden betalat är inte offentligt gjort.

Göran Peterson köpte en andel för tre och ett halvt år sedan. Nu är han besviken på Sportbilsfonden, inte minst på hur de ekonomiska problemen har kommunicerats till andelsägarna.

– Det där köpet gick otroligt snabbt och helt bakom ryggen på oss andelsägare, säger Göran Peterson som köpte en andel i september 2017.

Medgrundaren och styrelseordföranden Bo Lindman förstår kritiken:

– Vi kommunicerade kanske inte det i tillräckligt hög grad, säger Bo Lindman.

Sportbilsfonden skulle efter affären med von Braun Sports Cars få in mer kapital genom olika investerarevent under 2020. Istället kom pandemin och satte stopp för alla publika arrangemang.

När Sportbilsfonden Sweden AB höll bolagsstämma i juni 2020 var ett av styrelsens förslag att bolaget skulle göra en frivillig likvidation om man inte fick in 4-5 miljoner kronor. På så vis skulle värdet i företagets bilsamling räddas åt aktieägarna.



En bil såldes i december men de löpande kostnaderna uppgår till cirka 50 000 kronor i månaden och istället för likvidation ansökte Sportbilsfonden Sweden AB i slutet av året om företagsrekonstruktion, ett verktyg som finns för att rädda en verksamhet som hotas av konkurs. Då uppgav man att företaget hade 7,5 miljoner kronor i skulder.

Strax före jul hölls ett borgenärssammanträde i Stockholms Tingsrätt. Beslutet i tingsrätten blev att företagsrekonstruktionen omedelbart skulle upphöra eftersom man inte såg någon nytta med en sådan: "Enligt tingsrätten framstår det även som oklart vad för verksamhet bolaget bedrivit och om denna någon gång varit lönsam". Det var också enligt tingsrätten oklart vilka åtgärder bolaget planerade för att få verksamheten lönsam.

Att Sportbilsfonden Sweden AB:s framtid står och väger syns inte märkbart på företagets hemsida. Nyligen har man visserligen tagit bort möjligheten att anmäla intresse för att bli delägare men formuläret fanns kvar åtminstone till slutet av januari 2021.

– Jag vänder mig mot att man fortfarande har hemsidan intakt, säger Göran Peterson. Man försöker lura nya medlemmar med något som inte är sant.

Styrelseordföranden Bo Lindman menar att hemsidan visserligen är dåligt uppdaterad men att den ska fortsätta att finnas kvar.

– Om bolagsstämman beslutar om avveckling så tar man ner hemsidan, säger Lindman. Tills ett sådant beslut finns så är vi neutrala på hemsidan.

I mitten av januari gick Sportbilsfonden ut till aktieägarna att 13 av bilarna i samlingen var till salu. Enligt e-postmeddelandet till delägarna så har samlingen bjudits ut till "ett antal intressenter" och aktieägarna ska få möjlighet att matcha de bud man fått in.

MOTORNYTT

Enligt Bo Lindman skulle det ta för lång tid att sälja bilarna på auktion. Om man ska sälja alla bilar till en köpare, delar av samlingen eller till olika köpare avgörs av hur mycket pengar man kan få in.

Att samlingen har ett ekonomiskt värde innebär att man inte ska behöva se konkurs som ett alternativ menar Bo Lindman.

– Nej, det vi har under övervägande är en frivillig likvidation för att under ordnade former lämna över överskottet efter försäljningen till aktieägarna. För närvarande jobbar vi med att återställa ekonomin. Utifrån det blir det en ordinarie stämma eller en extrastämma som får bestämma hur verksamheten ska fortsätta drivas, säger Bo Lindman.

SPORTBILSFONDEN

HEM OM OSS BLI DELÄGARE VD HAR ORDET NYHETER & LÄNKAR IR KONTAKT

Bli delägare

Sista chansen, bli delägare nu och få en Ferrari-provkörning. Välkommen att investera med oss i Sportbilsfondens i något som inte bara är lönsamt och tryggt utan dessutom riktigt kul.

Bli delägare i Sportbilsfondens, Sveriges i särklass roligaste investering. Klassiska sportbilar har över tid överträffat alla börser och samtidigt varit lika stabilt som Svensk skog. Som delägare väljer du själv hur mycket du vill investera. Vanligast är ett investeringsbelopp mellan 50 000 - 500 000 kr. Oavsett investeringsbelopp blir du delägare i hela samlingen som idag bl.a består av Ferrari 365 från sent 60-tal, De Tomaso Pantera, 2 Ferrari Testarossa, Corvetter från 60-talet. Som delägare får du löpande uppdateringar och exklusiva inbjudningar via våra medlemsutskick. Som aktieägare i Sportbilsfondens blir du automatiskt medlem i vår delägarklubb där du kommer att bli inbjuden till våra olika typer av delägarerent, de flesta exklusivt för delägarna. Bland Sportbilsfondens delägare finns såväl företag som privatpersoner.

Vänligen fyll i nedanstående fält för att bli aktieägare i Sportbilsfondens:

Förnamn Efternamn eller Företagsnamn:

Personnummer eller Organisationsnummer:

Fram till slutet av januari 2021 fanns möjlighet att fylla i ett formulär för att bli delägare. Det har nu tagits bort från företagets hemsida.

Bilar som ska säljas

Enligt ett dokument till aktieägarna ska följande bilar avyttras – det framgår dock inte helt klart hur försäljningen ska ske.

Chevrolet Corvette 1969

De Tomaso Pantera GT5S 1987

Ferrari 308 GTSI 1980

Ferrari 348 TB 1990

Ferrari 365 2+2 GT 1969

Ferrari Testarossa 1987

Ford Shelby Mustang GT350 1969

Jaguar E-Type 2+2 4,2L 1969

Jaguar E-Type 2+2 4,2L 1971

Maserati Merak 1973

Mercedes-Benz 220 SEL 1965

Porsche 911 Carrera 4 2001

Rolls-Royce B2 20/25 Touring 1934

13. Åtta för under 100.

Text: Emanuel Gylling Publicerad: 2021-02-03 06:15

Visst, det finns hur många bilar som helst att köpa för ett femsiffrigt belopp. Men vilka av dem har någon slags själ i sig? Vi har röjt i 100.000-kronorsdjungeln, duckat för utdaterade mellanchefsbilar och viftat bort irriterande små plåtburkar. De här åtta bilarna är inte de mest förnuftiga valen, men de lockar mest!

**Maffig brittisk lyx**

Det finns få saker som är så brittiska som rävjakt. Och för all del även Range Rover. Det är något lockande med att kunna köpa en sådan för samma pengar som en silvermetallic Passat-kombi – att vältra sig i skinnklädsel, träpaneler och verkstadskvitton.

Range Rover Sport lanserades 2005 som en mindre (allt är ju relativt) och sportigare version än den fullstora. Den byggdes på en något omarbetad version av Land Rover Discovery-chassit men har 14 cm kortare hjulbas och därmed inte plats för extra baksäte. De första årsmodellerna, före faceliften till 2010, kom bland annat med två olika bensin-V8:or: en 4,4-liters på 300 hk och en kompressormatad 4,2-liters på 390 hk. I den här prisklassen hittar vi också Range Rover Sport med en mustig V8 TDI på 272 hk och 640 Nm i maxvrid.

Range Rover Sport

Motor: V8, 4,2 l.

Max effekt: 300 hk.

Max vridmoment: 425 Nm.

Transmission: 6-stegad automat, 4WD.

Se upp med: Utslitna komponenter i framvagnen, luftfjädring.

+ Attityd och lyx.

- Stor och tung bil, stora och tunga servicekostnader.



Kantig perfektion

Om man har en förkärlek för kantiga 80-talsbilar borde Mercedes W124 anses vara bland de vackraste. I coupéutförandet, C124, uppnår den perfektion.

Coupén presenterades på bilsalongen i Genève 1987 och var faktiskt åtta och en halv centimeter kortare än sedanmodellen. Precis som syskonet fick den Mercedes fina multi-länkbakaxel. Däremot var coupén tyngre på grund av nödvändiga karossförstärkningar. Lite drygt 140.000 exemplar tillverkades fram till våren 1996 och av dem är 300 CE den vanligaste.

Riktigt muskulösa motoralternativ är det ont om. AMG gjorde sådana, men de hamnar knappast i den här prisklassen. Coupén lanserades som 230 CE och 300 CE med 130 respektive 180 hästkrafter. Bara två år efter lanseringen lanserades en facelift med bland annat högt uppdragna "kjolar" längs sidorna. Samtidigt tillkom toppversionen 300 CE-24 på 220 hk. 1992 gjordes ytterligare en revidering och samtliga motorer fick fyrventilsteknik.

Mercedes 300 CE

Motor: 6-cyl, 3,0 l.

Max effekt: 180 hk.

Max vridmoment: 255 Nm.

Transmission: 5-xl man. alt. 4-stegad aut, bakhjulsdrift.

Se upp med:

+ Utseendet är tidlöst.

- Ingen prestandabomb direkt.



Familjebilen med V10

Audi RS6 är ju välkänd och mytomspunnen vid det här laget, men det började faktiskt med S6 redan på 1990-talet. Då fanns den med två olika motorer, en turbofemman och en V8. Även efterträdaren, baserad på C5-generationen av A6, försågs med V8.

När den tredje generationen A6 (internt kallad C6) kom i S-utförandet hade Audi laddat rejält – och inspirerats av koncernkusinen Lamborghini. Det blev nämligen en V10 under locket! I det här utförandet gav 5,2-litersmaskinen 435 hk, men med en vikt på strax under två ton är bilen mer ett långfärdslok än en hetsig kurvkramare.

I vanlig ordning är S6 inte alls lika spektakulär till utseendet som värstingen RS6, men det kan ju ibland vara en fördel. Mindre bra är dock problemen som den direktinsprutade motorn ofta får, bland annat sotar den lätt igen om den inte körs hårt då och då.

Audi S6 5,2 FSI quattro

Motor: V10, 5,2 l.

Max effekt: 435 hk.

Max vridmoment: 540 Nm.

Transmission: 6-stegad aut, 4WD.

Se upp med: Exemplar utan perfekt servicehistorik.

+ En diskret sleeper med säreget motorljud.

- Också en tickande bomb, om du har otur.



Lyxbil med kompressorklös

Okej, kvalitetsryktet för Jaguar var kanske oförtjänt dåligt i mitten på 90-talet. Men med handen på hjärtat, hur förnuftigt låter det med en brittisk kompressormatad lyxbil med sportambitioner? Inte särskilt, va? Men helt klart underbart när allt funkar som det ska, och faktum är att de här bilarna har ett bättre rykte – välförtjänt – än man kan tro.

Jaguar presenterade en ny XJ-serie (X300) på hösten 1994, och samtidigt även prestanda-modellen XJR. Den fick en rak 4-literssexa med kompressor och kunde därmed erbjuda 326 hk, ett härligt vinande från kompressorn och blixtnabb kraftutveckling jämfört med dåtidens trögstartade turbobilar. Trots storleken och tyngden kunde den mäta sig med många sportbilar, 0-100 km/h avklarar på sex sekunder eller en hårsman därunder.

XJR från den nästföljande XJ-generationen (X308) är snäppet vassare, med en 4-liters kompressor-V8 men kostar oftast en liten bit över det magiska 100-strecket.

Jaguar XJR

Motor: 6-cyl, 4,0 l, kompressor.

Max effekt: 326 hk.

Max vridmoment: 512 Nm.

Transmission: Bakhjulsdrift, 5-vxl manuell.

Se upp med: Rost i skärmkanter, missljud från bakvagnen.

+ Prestanda

- Hög förbrukning



Världens största Saab

Startnyckeln satt fortfarande mellan framstolarna, som de gjort på de flesta av Saabs modeller. Men V8 och stel bakaxel med luftfjädring luktar inte som något bygge från Stallbackafabriken. Och Saab 9-7X var i grund och botten en amerikansk affär med rötterna i Chevrolet Trailblazer och dess syskonbilar från GM-koncernen, ett lysande exempel på "badge engineering". Saab hade gjort vad de kunde med chassit och köregenskaperna före lanseringen 2005, men europeiska provförare som hade Saabs andra bilar färskt i minnet var inte nådiga i kritiken.

Här fanns aldrig någon turbomotor under huven. Alternativen var en rak 4,2-literssexa på 285 hk, en 5,3-liters V8 och en 400 hk stark LS2 – samma som i Corvette – i toppversionen Aero. Svenska Bil i Akalla var den enda återförsäljaren i Sverige som importerade 9-7X, och de marknadsförde Aero-versionen just så: en Saab med Corvette-motor.

Saab 9-7X

Motor: V8, 6,0 l.

Max effekt: 400 hk.

Max vridmoment: 542 Nm.

Transmission: 4-stegad aut, 4WD.

Se upp med: Rostproblem, hög förbrukning.

+ Den enda Saaben med Corvette-motor.

- Ganska usel detaljkvalitet.



För presidenter och författare

En av de pampigare bilarna som kommit från Frankrike ser vi här. Citroën C6 lanserades 2005, förpackad som en fyrdörrars sedan med ett mycket säreget utseende. Så kan vi kalla det, säreget. Men det är insidan som räknas. C6 var på många sätt före konkurrenterna och kunde bland annat erbjuda helt digital instrumentering samt head up-display. Och inte minst en fantastiskt hög åkkomfort.

Citroën C6 är knappast en bil som inbjuder till extra varv i rondellen eller funderingar på track days. Här handlar allt om komfort, och tack vare den hydropneumatiska fjädringen Hydractive 3 är den otroligt bekväm på underlag där en BMW med M-sportpaket blir rena tortyrcellen. Motoralternativen, en bensen-V6 och tre olika dieslar, är inte de mest spännande men passar in i komfortkonceptet.

Citroën C6 har använts av både dåvarande franska presidenten Jacques Chirac och Jan Guillou, vilket man förmodligen inte kan säga om många andra bilmodeller.

Citroën C6

Motor: V6, 3,0 l.

Max effekt: 211 hk.

Max vridmoment: 290 Nm.

Transmission: 6-vxl aut, framhjulsdraft.

Se upp med: Läckor i fjädringssystemet.

+ Magisk komfort.

- I slöaste laget.



Folkelig lyx med V10-diesel

Om den här bilens alla egenheter kan det skrivas en stor tung bok, eller flera. Men vi kan sammanfatta Phaeton som ett av Volkswagens mest fascinerande projekt någonsin. Och ett av deras mest komplicerade, för den delen. Särskilt med den björnstarka V10 TDI-motorn. Just därför är det den versionen som lockar mest.

Phaeton premiärvisades 2002, och redan då var det en illa dold hemlighet att den här bilen var ett uppdrag direkt från styrelseordföranden Ferdinand Piëch. Det skulle bli en bil som stekte Mercedes S-klass och BMW 7-serie i alla avseenden, och det gjorde den nästan. Det stora problemet var att det stod Volkswagen på bilen, vilket måste ha varit ett nästan okänt märke för lyxbilskunderna.

Phaeton har rasat i pris som begagnad, och finns med den avancerade V10-dieseln för under 100.000 kronor. Eller varför inte slå till på 450 hk starka Phaeton W12 för ungefär samma pengar?

VW Phaeton

Motor: V10, 4,9 l.

Max effekt: 313 hk.

Max vridmoment: 750 Nm.

Transmission: 6-stegad aut, 4WD.

Se upp med: Mycket svårjobbade motor (V10) om något går fel.

+ En lyxbil före sin tid.

- Låg skrytfaktor.



Cadillac utan gung

För att vara en Cadillac var den relativt liten, men så skulle CTS också tilltala européerna. Det var tänkt att den här mellanstora sedanen skulle konkurrera med BMW 5-serie och Audi A6, med flera. Skarpare vägegenskaper än förväntat från Cadillac, och inte minst skarp design. Den är nästan lika egensinnig som utseendet på vissa franska bilar, och det är ju en bedrift.

Cadillac CTS lanserades i Europa med tre olika V6:or med maxeffekt från 209 hk till 311 hk. Räcker gott och väl för att distansera sig från de flesta konkurrenter i tjänstebilsträsket. Häftigast är CTS-V med motor från Corvette ZR1, men där räcker förstås inte 100.000 kronor.

Cadillac CTS

Motor: V6, 3,6 l.

Max effekt: 311 hk.

Max vridmoment: 370 Nm.

Transmission: 6-vxl, bakhjulsdrift.

Se upp med: Hög oljeförbrukning, läckande soltak.

+ Design som sticker ut.

- Kvalitetskänslan.



Emanuel Gylling

14. Toppen med Toppola!

Publicerad 2021-02-15 kl 14:30. Text Fredrik Nyblad.

Fritidshus och entusiastbil på samma gång! Nu är en Saab 900 med Toppola Camper till salu på auktion!



Campingtillsatsen Toppola togs ursprungligen fram till Saab 99 Combi-Coupé och tillverkades i Landskrona av företaget Scando. Med halvkombiluckan borttagen konverterades Saab 99 och senare 900, 9000 och 9-3 till en husbil. Toppola fanns även till Ford Sierra och Scorpio.

Nu ska ett trevligt paket i form av en Saab 900i 16v 1989 och en Toppola Camper säljas på nätauktion av Bilweb Auctions.

Saaben har gått 11 200 mil och har en dokumenterad historik. Bilweb Auctions skriver: "Alla besiktningprotokoll från 1989 och framåt finns prydligt sparade i en pärm tillsammans med mycket annan dokumentation. Vidare är både original service- och instruktionsbok intakta".

Bilweb Auctions bedömer värdet till 110 000 – 140 000 kronor. Nätauktionen avslutas torsdagen den 18 februari och du hittar en [länk till den här!](#)

Läs mer om:

[Saab i lagens namn!](#)

[Än rullar det några Saab som polisbil men snart är den eran obönhörligt över. Det fanns en tid när Saab nästan var lika vanlig som Volvo i polisens tjänst – och då var det Saab 900 som gällde!](#)



15. Fredagsfilm: Polestar 1 möter BMW i8 och Porsche 911.

Av Patrik Lundin.

Publicerad 2020-03-13 kl 15:11.

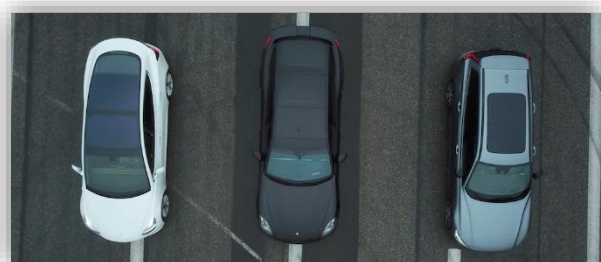
Äntligen har vi fått testa Polestar 1 och äntligen får vi se vad de hela 609 kusarna och 1.000 Newtonmeterna går för.



FILM: <https://youtu.be/bOJntUtd4gM>

I ett drag race över den klassiska distansen Quarter mile (402 meter) ställer vi supercoupén Polestar 1 mot två erkänt kompetenta tyskar – BMW i8 Roadster och Porsche 911 Carrera.

Kan kraften från laddhybriderna Polestar 1 och BMW i8 Roadster rå på den klassiska boxersexan i hos 911:an?



Film: [Hur står sig Tesla Model 3 mot Porsche Panamera?](#)

MOTORNYTT

SLUT