



Yueda Pride Sedan 1998–2003

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 5 februari
måndag 3 februari

1. Nu kan du köpa elbilen Polestar 2 i Sverige
2. Nissan stänger två fabriker
3. Här är helt nya Seat León
4. TEST: Skoda Superb – tjeckernas första laddhybrid
5. Provkörning Volvo V90 T8
6. Nya hybriden roligare utanpå än inuti
7. Teslas modeller krockar mer än andra bilmärken
8. Så enkelt slipper du skrapa rutorna i vinter
9. Ionity försvarar chockhöjningen
10. Allt fler blir av med körkortet
11. Slutar sälja begagnade laddhybrider till utlandet
12. Nytt förslag om kilometerskatt – landsbygden kan slippa beskattning helt
13. Miljödebatt: Inför "ROT-avdrag" för taxi och hyrbil
14. Tungta lättlastare fick bakläxa av trafikpolisen i Hudiksvall
15. Volvo P1800 på el
16. BMW:s omåttliga M8
17. Klassiskt bilmärke: Riley
18. Oliver Solberg med unik satsning i VM i rally
19. "Mercedes kommer inte att uppfylla Hamiltons krav, Ferrari kommer"

1. Nu kan du köpa elbilen Polestar 2 i Sverige

Publicerad 29 jan 2020 15:58

Nu kan helt eldrivna Polestar 2 köpas i Sverige, med leverans under 2020 och, enligt Polestar själva, är intresset stort. – Vi ser en stark efterfrågan från kunder som är inne på sin andra eller tredje elbil, vilket är ett mycket gott betyg på vårt erbjudande, kommenterar Polestarchefen Thomas Ingenlath.



Det har tidigare gått att reservera en Polestar 2, men från och med 29 januari startar alltså den faktiska försäljningen – i Sverige och Norge. Och för de som redan nu lagt sin beställning kommer leveransen av bilarna startas under sommaren.

Enligt företaget är det stor efterfrågan på det helt eldrivna Volvo-syskonet, även om inga siffror ännu publicerats för att backa upp det påståendet.

– För många kommer Polestar 2 vara deras första elbil, men vi ser även en stark efterfrågan från kunder som är inne på sin andra eller tredje elbil, vilket är ett mycket gott betyg på vårt erbjudande” kommenterar Thomas Ingenlath, Chief Executive Officer för Polestar.

Som vi tidigare berättat drivs Polestar 2 av två elmotorer, som tillsammans ger 408 hästkrafter och en acceleration 0-100 km/h på 4,7 sekunder.

Femdörrarsmodell, fyrhjulsdriven och med ett batteri på 78 kWh. Räckvidden ska enligt tillverkaren vara 47 mil (räknat enligt det nya WLTP-systemet).



Jodå, visst kan Polestar 2 dra last.

Polestar 2 kostar just nu från 659 000 kronor

Priset för lanseringsmodellen är 659 000 kronor, men då ingår inte Performance-paketet med Öhlins-dämpare, uppgraderat Brembo-bromssystem, 20-tumsfälgar samt guldfärgade säkerhetsbälten och ventilhattar. Paketet kostar 60 000 kronor.

Senare kommer en enklare instegsversion för strax under 40 000 euro vilket motsvarar cirka 430 000 kronor.

Vill du privatleasa en Polestar 2 går det också. Väljer du en "standard" Polestar 2, det vill säga med Void-exteriör (svart lack, övriga kulörer kostar extra), WeaveTech-interiör och 19-tumshjul, är månadskostnaden vid privatleasing 5 499 kronor. I och med att Polestar 2 är berättigad den statliga så kallade klimatbonusen för elbilar, som uppgår till 60 000 kronor, blir månadskostnaden 3 832 kronor per år. För att nå nämnda månadsbelopp måste du dock lägga en kontantinsats på 20 procent, det vill säga 131 800 kronor.



LÄS MER: [Elbilen Volvo XC40 redo för försäljning i Sverige](#)

Av Petter Jennervall

Feber

2. Nissan stänger två fabriker

2020-01-29 KL 15:00

Sparkar 4300 personer

Det ser mörkt ut för Nissan

Historien kring Carlos Ghosn verkar inte ha varit lysande för Nissan som har sett kraftigt minskad försäljning. För att rädda skeppet kommer man nu att stänga två fabriker och sparka 4300 personer. Enligt en källa är läget allvarligt och det handlar om att överleva.

Enligt Reuters så ska Ghosn satsat hårt på marknader som Indien, Ryssland, Sydafrika och sydöstra Asien, men man missar nu säljmålen kraftigt och enligt källor ska man ha 40 procent oanvänd produktion.

reuters.com +

**AV ROGER ÅBERG**



3. Världspremiär: Här är helt nya Seat León

Redaktören bytbil 2020-01-28

Här är spanska motsvarigheten till Volkswagen Golf - inspirerad av Barcelona



Här är de första bilderna på helt nya Seat León. Det spanska svaret på Volkswagen Golf har vuxit i alla led och får den nya Virtual cockpit. Bilen är enligt Seat helt inspirerad av Barcelona, både av staden, människorna – och solen.





Under tisdagskvällen hade Seat världspremiär för nya modellen av storsäljaren León, fjärde generationen. Evenemanget direktsändes från fabriken i Martorell i Spanien. Bilen presenterades av Seats nye chef Carsten Isensee som berättade att 2019 var ett nytt rekordår för Seat med 574 000 sålda bilar, 11 procent upp.

– Vi har investerat 12 miljarder kronor i den här bilen, vi har satsat allt vi kan på den här modellen som redan skrivit historia för Seat. Jag har redan kört bilen och den är fantastisk.

Enkelt och lite föraktfullt uttryckt skulle man kunna kalla nya León för en Golf på spanska. Bilen är nämligen byggd på samma MQB-plattform som nya Golf och har ungefär samma palett av motorer och får VW-koncernens nya uppkopplade Virtual cockpit som också sitter i nya Golf.

I Golf styr du bilen med röstkommandon genom att säga "Hello Volkswagen". I Seat León är det "¡hola!, hola!" som gäller.

Men bilen är naturligtvis mycket mer än en Golf i eldigare spanska Flamenco-kläder. Seats designchef Alejandro Mesonero-Romanos och hans team har tagit fram en modern kompaktbil med förföriska Seatdrag som kommer tilltala oss som kanske tycker Golf är lite för stram och tysk i designen.

Jämfört med den gamla generationen har nya León vuxit i alla led. Den får bredare innerutrymmen och lite större lastkapacitet. Dessutom kommer den som kombi i Sportstourer-utförande redan från start.

Seat León får i stort sett samma motorer som nya Volkswagen Golf, men exakt vilka alternativ som är exakta för svenska marknaden är ännu inte känt. Men det handlar med stor sannolikhet om en trecylindrig instegsmotor på 110 hk och en större fyrcylindrig pjäs på 150 hk. För den som väljer DSG-automat kommer motorerna med mildhybridteknik. Senare tillkommer starkare varianter samt laddhybrider.





4.TEST: Skoda Superb – tjeckernas första laddhybrid

Av Thomas Hellmanzink, Publicerad 2020-01-28, 06:26

Två nyheter i samma test. Inte nog med att Skoda Superb fått en facelift utan för första gången får den en elektrifierad drivlina. Det tjeckiska märkets första laddhybrid!



iv står för intelligent vehicle och det kan man nog hålla med om.

Vid de flesta facelift uppstår snabbt den inte oviktiga frågan hur man kan känna igen den uppdaterade modellen vid första anblicken. För Superb III (3) finns det två enkla kännetecken: LED-strålkastarna är nu dragna ända in till grillen och på bakluckan har märkeslogotypen bytts ut mot namnet Skoda i kromade versaler. Från sidan sett känner man igen nykomlingen främst på hjulen.

Ännu lättare är det om det står iV på bagageluckan (står för intelligent Vehicle – inte en latinsk fyra) eller om det sitter en Typ 2-laddkabel instucken i fronten. Superb iV är den första hybriden från Skoda och finns även som kombi. Drivlinan är hämtad från VW Passat GTE och det är inte illa: en 1,4-liters bensinturbo på 156 hk med en 85 kW (115 hk) stark elmotor plus ett 13 kWh batteri under baksätet. 50-literstanken sticker över multilänkbakaxeln. Följaktligen ligger bagagerumsgolvet något högre men 485 liter ryms ändå. Och det finns ett praktiskt fack under golvet för laddkabeln.

FAKTA OM NYA SUPERBBILTYP: Laddhybrid, sedan och kombi

PRIS: Från 426 400:– (kombi från 435 500:–)

SÄLJSTART: Kan beställas nu

KONKURRENTER: VW Passat GTE, Kia Optima Plug-In Hybrid, BMW 330e, Mercedes C 350 e

Mellan den på tvären placerade turbomotorn och den sexväxlade dubbelkopplingslådan (DQ 400E) sitter hybridmodulen inklusive elmotorn. Via den där inbyggda kopplingen kan förbränningsmotorn kopplas in.

Det innebär också att även vid ren elektrisk drift väljer DSG det mest miljövänliga varvtalet genom växellådan. Vi lyckades komma upp i en räckvidd på 49 km vid kalla 7 °C med klimat-anläggningen ställd på 22 grader innan bensinmotorn måste träda in – det ger 21,9 kWh per 100 km.

Alltså kan Superb iV klara de flesta normalsträckorna på enbart eldrift men däremellan behöver den tillräckligt med tid för laddning. Med vår 22 kW-laddbox laddar iV maximalt 3,5 kW. För att komma upp i 80 procents laddning krävs 2,5 timmar (150 minuter). För att skona batteriet tar de felande 20 procenten ytterligare 60 minuter. Med ett vanligt vägguttag (rekommenderas inte) tar samma laddning sex timmar.



Med sportknappens hjälp blir eldriften än mer involverad.

Det där fixar andra hybridbilar snabbare. Mercedes A 250 e laddar sitt 15,6 kWh-batteri med 7,4 kW på cirka två timmar. Till skillnad mot Superb kan den även snabbbladda – 80 procent på 20 minuter. Det är i och för sig inte normalstandard.

Den direkta konkurrenten BMW 330e behöver lika lång laddtid som Skoda. I vår databank kan vi se att 330e vid ren eldrift presterar liknande resultat ifråga om förbrukningen med sina 22,2 kWh. Acceleration 0–50 km/h tar 3,9 sekunder för Skoda och 4,2 sekunder för 330e. Upp till hundra knutar är tjeckresultatet 12,1 sekunder och det bayerska 13,9 sekunder.



Bakluckan öppnas elektriskt. Fack för laddkabel under lastgolvet.

Det är inte bara med pilsner som tjeckerna kan ge München en match. Superb iV är över huvud taget en trevlig bil. I staden går den fint på eldrift. Gaspedalen kan tryckas ner ända till kickdownläget utan att förbränningsmotorn kopplas in. Växellådan petar dock i sjätte växeln redan runt 50 km/h och då räcker kraften i synkronelmotorn inte till för att accelerera.

Hur är det med batteriet då? Kan man köra det tomt eller inte? På kurvig landsväg är det knappast möjligt eftersom accelerationsfaserna är för korta och att hybridalgoritmen alltid ser till att förbränningsmotorn levererar energi till batteriet. Och på motorväg går det undan rejält om man får några kilometer fri fart. Men elmotorn känns snart allt svagare då batteriet går ner på en procents laddning.

Gör din bil starkare med KCR
Finns till diesel, bensin, hybrid & elbilar

KCR Effektboxar - Sveriges mest sålda
Upplev skillnaden du också

KCRACING
Produkt AB
www.kcr.se



Den digitala instrumenteringen är standard i Style-versionen, annars kostar det extra.

Det märks även på hastighetsmätaren – elboosten tar paus. Nu är det inte längre 218 systemhästkrafter men accelerationen förblir tillräcklig och bensinmotorn ensam klarar att hålla 220 km/h men då laddas inte batteriet.

Det är helt i sin ordning för nu ska ecoförbrukningsrundan köras och den startas vid macken med tomt batteri. Med en förbrukning på 5,5 l/100 km är Superb iV 0,9 liter snålare än 220-hästarsversionen före facelift – även den framhjulsdriven.

Några problem med fäste och framdrivning har inte Superb utom vid överentusiastiska starter vid trafikljusen. På landsväg accelererar iV fullt godkänt ur hårnålarna och går stabilt och säkert i alla slags kurvor, även om den inte direkt bjuder in till någon sportig körning.





Vid långsam färd på eldrift ljuder en ton utvändigt.

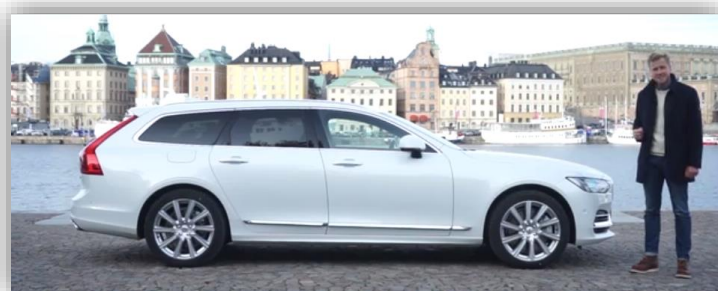
Skodans grej är komforten. Chassit känns alltid behagligt avspänt i komfortläget men karossen rör sig en hel del. En riktig USP är det enorma benutrymmet i baksätet (820 mm – Mercedes E-klass har 745 mm). I framsätet är stolarna något högt monterade men ändå mycket bekväma – i synnerhet kombinerade med de ställbara mittarmstöden vars konsoler kan kylas precis som handskfacket.

Regenereringsläget är specifikt hybridartat då det minskar bromsanvändningen på ett bekvämt sätt i utförslöperna. Dock kräver bromspedalen en del tillvänjning då den elektriska bromskraftförstärkaren visserligen döljer övergången från regenerering till mekanisk bromsning effektivt (bromsmix) men tycks variera det nödvändiga pedaltrycket.

När vi ändå kritiserar: Det är ganska irriterande att den stora navigationsskärmen saknar både vridknappar och dragreglage, vilket gör det mycket svårare att använda den under körning.

Det skulle också ha varit bra om man hade kunnat stänga den stora bakluckan via knappen på förarplatsen (det går dock via nyckeln). Och varför finns det ingen kontrollampa för varselljuset på instrumentpanelen? Det finns dock om bilen har de nya Matrix-LED-strålkastarna (standard på Style). Vi avslutar positivt, strålkastarna lyser utmärkt och styrs aktivt så att de mötande inte bländas.

5. Provkörning Volvo V90 T8



FILM: <https://delivery.youplay.se/r/5DF42>

BETYG

NYA iv GER EN FULLVÄRDIG KÖRUPPLEVELSE OCH ÄR I ÖVRIGT EN MYCKET KOMFORTABEL SUPERB. MEN VI HADE GÄRNA HAFT EN BÄTTRE AVSTÄMD BROMSPEDAL OCH KORTARE LADDTIDER.



KAROSSERI

- +** Mycket generösa utrymmen, framför allt i baksätet. Hög flexibilitet för att vara en sedan (finns också som kombi). Utmärkt kvalitetskänsla och många fiffiga detaljer. Bekvämt insteg.
- Mindre bagageutrymme än den rena bensinversionen.

ÅKKOMFORT

- +** Väl avstämmd fjädring. Bekväma stolar. Effektiv klimatanläggning även vid elkörning.

DRIVLINA

- +** Kultiverad drivlina. Rejäl elektrisk räckvidd (49 km). Väl avstämmd växling mellan el- och bensindrift.
- Lång laddtid med laddbox.

VÄGEGENSKAPER

- +** Säkra kurvegenskaper. Precis styrning.
- Ökade krängtendenser i komfortläge.

SÄKERHET

- +** Omfattande och mestadels väl fungerande ljus- och assistanssystem.
- Filhållningsassistansen griper in ryckigt ibland.

MILJÖ

- +** Möjligt att köra utsläppsfritt lokalt. Hög effektivitet även i hybridläge.

KOSTNADER

- +** Uppfyller kraven för elbilsrabatt.
- Väsentligt dyrare än bensinversionen på 190 hk. Endast två års garanti.

TEKNISKA DATA

SKODA SUPERB 1,4 TSI iV

MOTOR

Typ/cylindervolym, cm ³	R4/1 395
Effekt, hk vid r/min	156 vid 5 000
Vridmoment, Nm vid r/min	250 vid 1 550
Elmotor effekt, hk	115
Elmotor vridmoment, Nm	330
Systemeffekt, hk/Nm	218/400
Antal växlar, man/aut	-/6 (DSG)
Drivning	Fram

ELMOTOR

Typ	Synkr. permanentmagnet
Batterityp/kapacitet brutto/netto, kWh	Litiumjon/13,0/10,75
Laddtid wallbox Typ 2, timmar	3,5

MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg	1 811/440
Viktfordelning fram/bak, %	53,5/46,5
Kilo per hästkraft	8,3
Längd/axelavstånd, mm	4 869/2 836
Bredd/höjd, mm	1 864/1 503
Luftmotståndskoefficient, cW	0,27
Tankstorlek, l	50
Bagagevolym, l	625-1 760
Däckdimension testbil, fram	235/45 R18
Däckdimension testbil, bak	235/45 R18
Däck, testbil	Goodyear Eagle F1

PRESTANDA

0-50 km/h, sek (el)	3,2 (3,9)
0-80 km/h, sek (el)	5,4 (8,2)
0-100 km/h, sek (el)	7,6 (12,1)
0-120 km/h, sek (el)	10,1 (17,9)
60-100 km/h, sek	3,7
80-120 km/h, sek	4,7
Toppfart, km/h, enligt tillverkare	224
Bromssträcka från 100 km/h	35,8

BULLER I KUPÉN

80/100/130 km/h, dB(A)	66/67/70
------------------------	----------

FÖRBRUKNING

WLTP/test, l+kWh/100 km	1,4+16,4/1,5+16,0
CO ₂ WLTP/test, g/km	31/112

EKONOMI

Grundpris	426 400:-
-----------	-----------

SVENSKA DAGBLADET

6.Nya hybriden roligare utanpå än inuti

Eric Lund Publicerad 2020-01-28

Toyota C-HR har lockat en hel del svenska bilköpare under sina första år på marknaden. Med en uppdaterad version och ny, starkare motor lär inte attraktionen minska. Men det finns nackdelar att se upp med.



C-HR kom redan 2016 och inför modellåret 2020 har Toyota förnyat bilen på flera punkter.

Det skulle kunna vara åldern. Att jag på väg mot 48-årsstrecket helt enkelt börjar blir gisten och förtorkad, obenägen att ta till mig det nya och fräscha.

Toyota C-HR är nämligen en bil som utmanar konventionerna med sitt utseende. Det skadar inte att vara "open minded" när karosslinjerna betraktas.

Men grejen är att C-HR går hem bland många äldre bilköpare. Min ovetenskapliga slutsats är att påfallande många som jag ser köra modellen verkar vara norr om pensionsstrecket.

Att det skulle krävas att ungt sinne för att gilla bilens design stämmer helt enkelt inte – sannolikt räcker det med ett ungdomligt sinnelag.



Svängiga former präglar även instrumentpanelen men det har inte gått ut över ergonomin.



En ny, tvåliters bensinmotor och ett uppdaterat paket för batteri och elmotor.

Och vid närmare eftertanke är det inte konstigt att C-HR är poppis bland "årsrika" bilister. För det första är det alltid bekvämare att kliva i och ur ett bilsäte som inte ligger nere på backen. C-HR är långt ifrån någon reslig suv, men ett par snäpp högre än exempelvis Toyota Corolla.

För det andra är det en bil som lämpar sig för två personer som båda färdas i framstolarna. I baksätet är det nämligen inte roligt att placeras. Många moderna bilar har höga midjelinjer som gör att kortväxta passagerare hamnar med nästippen under fönsterkarmen.

Toyota har för säkerhets skull vinklat upp fönsterlinjen extra tidigt, så att de bakre sidorutorna inte bara är låga utan även korta. Att sitta i baksätet påminner om att hamna i en jordkällare, minus de lockande syltburkarna.

Men om det inte är ett transportfordon för veckans alla dagar duger det förstås. Barnbarn som ska fraktas någon gång ibland kan nog fördrå bristen på utsikt. Möjligen är det värre om vänner med knarriga leder ska bjudas på skjuts, eftersom insteget till baksätet är bökit.

Man kan fnissa åt en "tvåsitsig bil med fyra dörrar", men bakdörrarna har ändå en funktion. Att kunna ställa in en matkasse eller lägga ifrån sig överrocken på baksätet är praktiskt. Det finns ett skäl att bilar med bara två dörrar numera är sällsynta.

Toyota C-HR lanserades 2016 och inför det femte verksamhetsåret har modellen moderniserats en smula. Den största förändringen är en ny motor. Det handlar alltså om en hybriddrivlina med el och bensin i receptet, men i stället för 1,8-liters förbränningsmotor och 98 hästkrafter är den på 2,0 liter och 152 hästkrafter.

Systemeffekten, el plus bensin, är 184 hästkrafter (122 i 1,8-versionen). Så stark känns inte bilen. Nygamla C-HR är en piggare körupplevelse, men det finns bilar i samma storleksklass som är spänstigare än denna.

Toyota kombinerar sina hybridmotorer med steglös, automatisk utväxling (baserad på en planetväxel). Det gynnar sannolikt bränsleekonomin och körningen är sömlöst bekväm men samtidigt lite gummibandslik.

Till den aningen dävna känslan bidrar även att bensinmotorn arbetar enligt Atkinsonprincipen. Den innebär kortfattat att insugsventilen i förbränningsrummet hålls öppen lite längre så att en del av luften kan "smita ut bakvägen". I praktiken sänks motorns kompression temporärt, men bibehålls i expansionsfasen.



Karosslinjer som krumbuktar sig kännetecknar Toyota C-HR.

Det ska ge högre verkningsgrad och lägre bränsleförbrukning. Enligt Toyota ska C-HR dra 5,3–5,4 liter per 100 kilometer. Det är siffror som inte skulle genera en dieselbil av samma storlek. Men det resulterar trots allt i koldioxidutsläpp på 118–120 gram per kilometer och en årsskatt på 2 246–2 410 kronor de första tre åren. (En dieselbil med samma antal gram skulle kosta 4 091–4 282 kronor per år enligt skattesystemet bonusmalus.)

Vid motorvägskörning är bilen bullrigare än förväntat. Visserligen kan däcksutrustningen spela in, men det är inte givet att friktionsdäck (vinterdäck utan dubbar) leder till högre ljudnivå. Toyota hävdar att ljudkomforten ska ha förbättrats, men det finns bilar i samma storleks- och prisklass som rullar tystare.

Inte heller rullkomforten är på topp. C-HR bjuder inte på någon sofistikerad fjädringskänsla, även om den är bättre vid landsvägskörning än i lägre hastigheter.

Invändigt har C-HR piffats upp med bland annat ett nytt multimediasystem. Det är bättre än i tidigare Toyotabilar och överlag behändigt att manövrera på pekskärmen. Men även här finns det konkurrenter som gjort läxan lite bättre. Ett plus är att Toyotas system klarar att spegla mobiltelefoner via Apple Carplay och Android Auto.

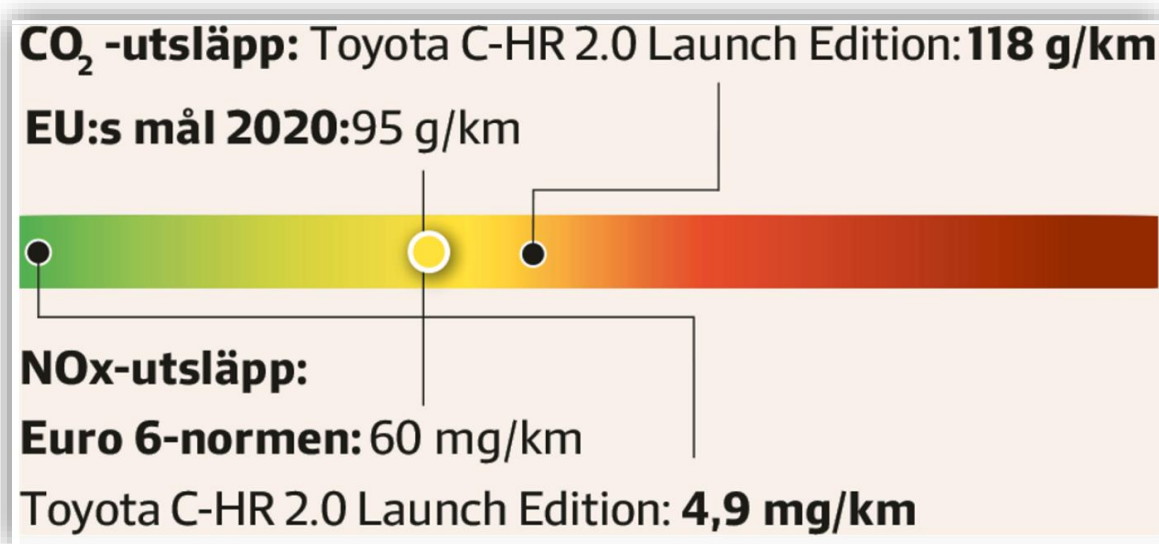
Toyotas filosofi är sällan att ligga i framkant med tekniska nymodigheter (även om man gick i bräschen för utvecklingen av hybridfordon i slutet av 1990-talet). När det gäller digitala finesser är det bättre att gå ett steg bakom och låta andra göra misstagen, verkar företaget resonera. Det är kanske en faktor som bidrar till att märkets bilar ofta hamnar i topp i undersökningar om driftsäkerhet och låg felfrekvens?

Sammantaget är det faktiskt inte alls svårt att förstå varför många attraheras av den i mina ögon knotigt formgivna och ganska opraktiska C-HR. I skärningspunkten mellan en foträt vardagsbil och något lite hejigt, frejdigt och lagom nyskapande kan en hybrid från Toyota med svängiga karosslinjer faktiskt vara mitt i prick.

Den kritik som kan riktas mot bilen är heller inget graverande. Det handlar endast om vilka förväntningar och krav man har på fordonet.

Specifikationer | Toyota C-HR 2.0 Launch Edition

Grundpris:	339 800 kronor (Enklaste 1,8 kostar 258 000 kronor).
Förbrukning:	5,2 –5,3 liter/100 km.
Koldioxidutsläpp:	118–120 gram/km.
Kväveoxidutsläpp:	4,9 mg/km.
Motor:	Fyrcylindrig 2,0-liters bensin samt elmotor.
Kraftöverföring:	Steglös utväxling (planetväxel), framhjulsdrift.
Skatt:	2 246–2 410 kronor.
Max effekt:	184 hästkrafter (systemeffekt).
Max vridmoment:	190 newtonmeter vid 4 400–5 200 varv/minut (bensin), 202 newtonmeter (el).
Tjänstevikt:	1 578 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,39/1,80/1,57.
0–100 km/h:	8,2 sek.
Toppfart:	180 km/h.



Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Effektsiffran i den nya hybriddrivlinan, 184 hästkrafter, döljs under en ganska däven karaktär. Men Toyota filar på sitt hybridkoncept och det är svårt att argumentera mot bilens påstådda effektivitet.

Ekonomi

Betyg: 3 av 6

Toyota krigar inte med priset och testbilen är i det exklusivaste utförandet, Launch Edition. Även i det billigaste utförandet är C-HR betydligt dyrare än konkurrenten Nissan Juke.

Miljö

Betyg: 3 av 6

En hybrid utan möjlighet att ladda med sladd kan aldrig nå de sensationella utsläppssiffror som laddhybriderna gör. Men att C-HR kan köras snålt är uppenbart. Känslan är att en elhybrid "svavar bättre" på lugn körstil än bilar som bara har förbränningsmotor.

Köregenskaper

Betyg: 3 av 6

Det är lite radiobil på nöjesfältet över C-HR. Den känns kvick i vändningarna i stadstrafik. Men styrkänslan har lite resårband över sig och fjädringskomforten är inte lysande.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

C-HR fick fem stjärnor av EuroNCAP när den senast testades 2017. Sedan dess har kriterierna för högsta betyg skärpts, men i och med modelluppdateringen har även C-HR fått mer säkerhetsutrustning.

Helhet

Betyg: 1 av 6

Om du egentligen tänkt köpa en Toyota Corolla men klarar dig utan maximal utrymmespaketering och sällan har passagerare i baksätet – då kan C-HR vara ett trivsamt alternativ. Hyfsat bekväm, bra framstolar och ett utseende som i alla händelser sticker ut.

Två rivaler



Nissan Juke Tekna DCT

215 500 kronor.

117 hästkrafter.

138 gram/km



Volkswagen T-Roc 1,5 TSI DSG

270 400 kronor.

150 hästkrafter.

149 gram/km.

7. Teslas modeller krockar mer än andra bilmärken

Publicerad 28 jan 2020 14:22

Det har nu visat sig att elbilar krockar mer än andra bilar. Och det märke som oftast är inblandat är Tesla. Det visar en stor undersökning som gjorts bland danska försäkringsbolag. – Det sker förmodligen för att elbilar accelererar snabbt och det kan överraska föraren, säger Topdanmarks chef för produktutveckling Jens Røpke till [Politiken](#).



Den här Teslaföraren lyckades köra på en parkerad polisbil i Kalifornien.

Att köra elbil är något annat än att köra en bil med förbränningsmotor. Det och framför allt den snabba accelerationen kan vara orsaken till att elbilar är inblandade i fler olyckor än andra bilar. Allra mest krockar bilar från Tesla, som också är en av de tillverkare som satsat allra mest på snabb acceleration.

Den danska tidningen [Politiken](#) har ringt runt till danska försäkringsbolag och hittat oroväckande siffror. Försäkringsbolaget Topdanmark uppger att elbilar är involverade i 20 procent fler tillbud än bilar med förbränningsmotor. Och för elbilmärket Tesla är siffran otroliga 50 procent. För varje par tillbud med vanliga bilar sker alltså tre tillbud med en Tesla.

– Det sker förmodligen för att elbilar accelererar snabbt och det kan överraska föraren, säger Topdanmarks chef för produktutveckling, Jens Røpke, till tidningen.

LÄS MER: [TEST: Vi sladdar med Tesla Model 3 i snön](#)

Flest Teslakrockar sker med betongklumpar

En stor del av försäkringsärendena beror på att bilarna kört på pelare och betongklumpar på parkeringar. Teslas officiella försäkringspartner i Skandinavien heter Codan och även de ser att Teslas bilar är inblandade i fler olyckor som resulterar i ett försäkringsärende. I Norge finns det betydligt fler elbilar än i Sverige och Danmark och därmed ett större statistiskt urval. Men även i Norge är Tesla-bilarna inblandade i fler tillbud. I Norge drabbas hälften av alla nya elbilar av något slags tillbud under det första året. Motsvarande siffra för vanliga bilar är 25-30 procent.

Tesla vill dock inte skylla på den snabba accelerationen utan svarar i ett mejl till Politiken att en orsak kan vara att många kunder byter från kortare och smalare bilar till en Tesla.

Andra hittar en orsak i vilka som kör bilarna. Enligt Anders Fjendbo vid Danmarks tekniska universitet är det fler män än kvinnor som kör elbil och män tenderar att ta större risker i trafiken.

LÄS MER: [Andreas får inte ladda sin elbil hemma: "Absurt"](#)

Expert: Hög prestanda ökar olycksrisken

[SVT](#) har följt upp undersökningen i Danmark med en egen rundringning till svenska försäkringsbolag och frågat om hur ofta elbilar är inblandade i olyckor men svaret från dem är att det än så länge saknas tillräckligt många elbilar för att det ska gå att se någon trend. Till SVT säger Folksam trafikforskningschef Anders Kullgren att det handlar mycket om beteende bland elbils- och Tesla-förarna.

– Det är extremt prestandastarka bilar som lockar förare som gärna utnyttjar prestandan. Då ökar olycksrisken precis som den ökar även för bensin- och dieseldrivna bilar med hög prestanda, säger Anders Kullgren till SVT.

Försäkringsbolaget Trygg-Hansa kan se skillnader på skadeanmälningar från elbilsägare och det rör sig då om att vissa elbilar är överrepresenterade i vissa skadekategorier och underrepresenterade i andra.

– Antalet elbilar ökar stadigt. Vi följer utvecklingen noga och utvecklar försäkringarna löpande, säger Trygg-Hansas specialist på motorförsäkringar, Stefan Brala, till SVT.

LÄS MER: [Världens gladaste Tesla-förare är från Göteborg](#)



Av Jan-Erik Berggren

8. Så enkelt slipper du skrapa futorna i vinter

**Så enkelt slipper du
skrapa rutorna i vinter**

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/sa-enkelt-slipper-du-skrapa-rutorna-i-vinter/>



9. Ionity försvarar chockhöjningen

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-01-28, 02:15

Med Ionitys nya prislista blir det i de flesta fall dyrare att ladda bilen än att tanka diesel. Trots massiv kritik backar inte Ionity utan försvarar sina nya priser.



"Ska laddbranschen överleva och växa måste priset täcka kostnaderna", säger Jan Haugen Ihle, regionchef för norra Europa på Ionity [till Dagens Industri](#).

Priset höjs från 80 kronor per laddning till 8,70 kronor per kWh den 31 januari. Att ladda en bil med 30 kWh kostar 261 kronor och 60 kWh kostar 522 kronor.

Hur står det sig mot att tanka en diesebil? Om vi utgår från att bilen drar 2 kWh per mil, vilket är en rätt vanlig förbrukning, så blir milkostnaden 17,40 kronor för bara elen. Vi kan jämföra det med en diesebil som drar 0,5 liter milen - där blir bränslekostnaden cirka 8,25 kronor per mil. Även om vissa elbilar drar mindre och en del dieserbilar mer så blir kostnaden för förbrukningen oftast till dieserbilens fördel.

Dagens Industri har frågat Jan Haugen Ihle på Ionity om det är rimligt att det kan kosta mer att ladda elbilen jämfört med att tanka bensin eller diesel:

"**Ja, jag tycker man se priset** för ett helt år. Då ser vi att en normal elbilist laddar närmare 90 procent hemma, vilket är jättebilligt både i Sverige och Norge, och så betalar man mer vid snabbbladdare vid långkörning. Då blir priset per mil utslaget över ett år fortfarande väldigt lågt jämfört med bensin eller diesel."

"Det första priset vi hade, 80 svenska kronor, var ett introduktionspris i en pilotfas vilket vi också gick ut med. Nu tar vi betalt per kWh, utgångspunkten är att man ska betala för det man laddar in i bilens batteri".

Bakom Ionity står stora biltillverkare som BMW, Daimler, Ford och Volkswagen. Ägarföretagen erbjuder ofta någon form av rabatterade abonnemang hos Ionity till sina kunder.

Helt rätt, investeringen måste ju betala sig.

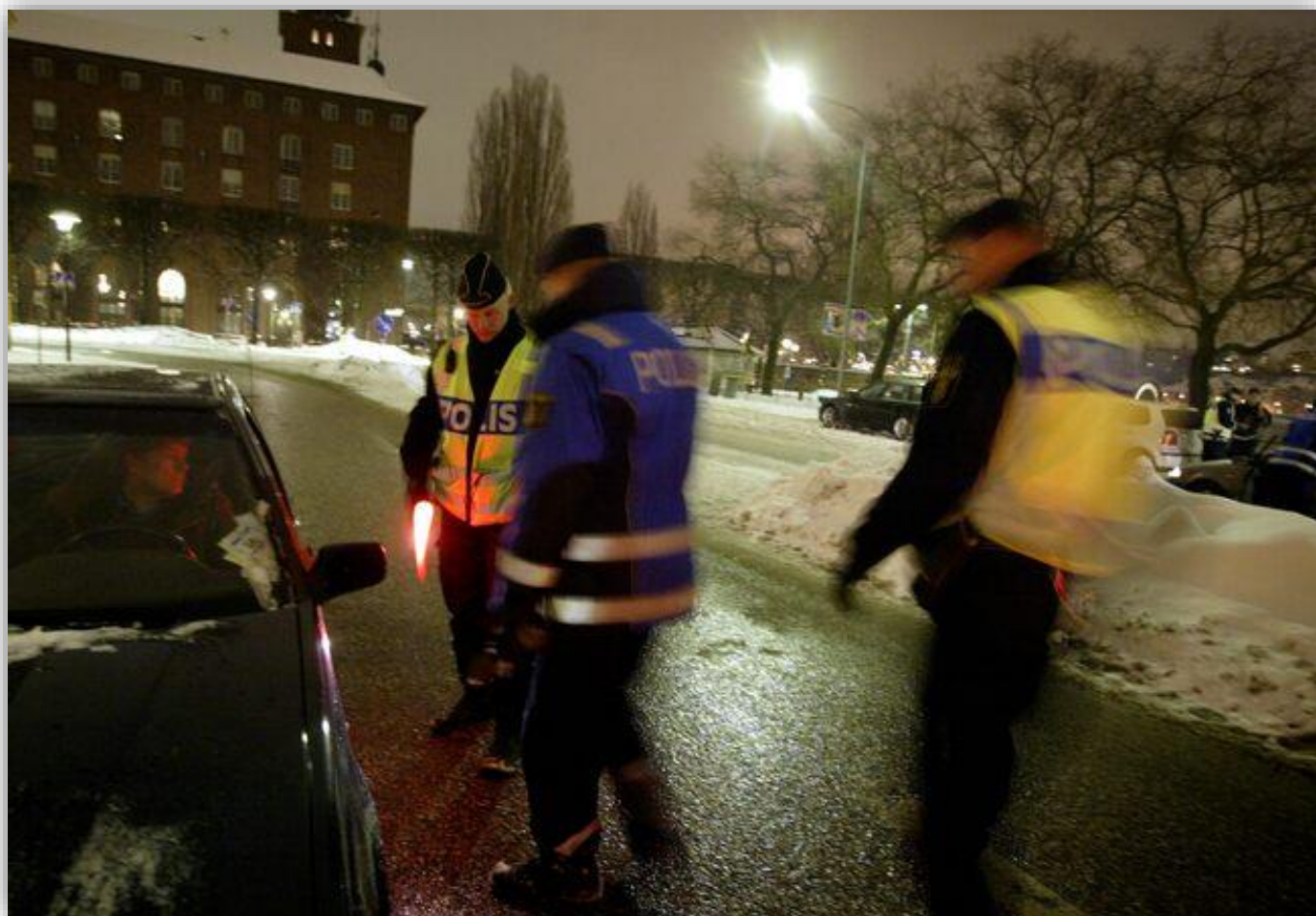
[Ladda med Ionity kan bli dyrare än att tanka diesel](#)

[Ionity har öppnat 10 första snabbbladdarna – så mycket kostar laddningen](#)

10. Transportstyrelsen: Allt fler blir av med körkortet

Publicerad 28 jan 2020 15:23

Antalet återkallade körkort var fler 2019 än på många år. Flest hade Stockholm, men Uppsala och Norrbotten stod för de största ökningarna. – Fler förare fastnar i kontrollerna, säger Åsa Bergqvist, enhetschef på Transportstyrelsen. Bland orsakerna till tappade körkort ökar rattfylleri mest.



En av polisens nykterhetskontroller. Antalet som blir av med körkortet ökade under 2019.

Antalet återkallade körkort var fler 2019 än på många år. Flest hade Stockholm, men Uppsala och Norrbotten stod för de största ökningarna.

– Fler förare fastnar i kontrollerna, säger Åsa Bergqvist, enhetschef på Transportstyrelsen. Bland orsakerna till tappade körkort ökar rattfylleri mest.

36 692. Så många körkort återkallades 2019 och det är den största siffran på många år. Bland annat så är det en ökning med 6 procent jämfört med 2018.

– Vi ser ett ökat inflöde av ärenden från polisen vilket förklarar ökningen av antalet återkallelser. Fler förare fastnar i kontrollerna, säger Åsa Bergqvist, enhetschef på Transportstyrelsen.

Bland orsakerna är det rattfylleri/drograttfylleri (återkallelsegrund 1) som står för den största ökningen – 13,1 procent.

En ljusglimt är att smitningar minskat med nästan 15 procent.

LÄS MER: [Allt fler körkort återkallas – fortkörning vanligast](#)

Transportstyrelsen plockade flest körkort i Stockholm

I en jämförelse mellan 2018 och 2019 blir de geografiska förändringarna i statistiken tydliga. Uppsala och Norrbotten är de län där återkallelserna ökat mest, 15,6 respektive 12,4 procent. Samtidigt minskar de i Blekinge och Dalarna – 6,7 och 4,9 procent.

Flest återkallelser totalt, 7 837, hade Stockholms län. En ökning med drygt 10 procent.

– Vi kan konstatera att inflödet av körkortsärenden varierar mellan länen, så har det även varit under tidigare år. Det finns en tydlig koppling mot polisens arbete som kan skilja sig åt i olika delar av landet och därmed ge en viss förklaring till skillnaderna, säger Åsa Bergqvist.

SÅ ÅTERKALLADES KÖRKORT I SVERIGE

Län	Antal 2018	Antal 2019
Blekinge län:	582 –	543
Dalarnas län:	1 022 –	972
Gotlands län:	196 –	216
Gävleborgs län:	1 130 –	1 108
Hallands län:	1 132 –	1 193
Jämtlands län:	528 –	523
Jönköpings län:	1 327 –	1 394
Kalmar län:	879 –	956
Kronobergs län:	917 –	957
Norrbottnens län:	1 009 –	1 134
Skåne län:	4 755 –	5 070
Stockholms län:	7 013 –	7 837
Södermanlands län:	1 071 –	1 168
Uppsala län:	1 102 –	1 274
Värmlands län:	1 030 –	1 126
Västerbottens län:	992 –	1 036
Västernorrlands län:	1 034 –	1 006
Västmanlands län:	1 056 –	1 083
Västra Götalands län:	5 150 –	5 460
Örebro län:	1 189 –	1 142
Östergötlands län:	1 503 –	1 494

Källa: Transportstyrelsen

[Här](#) kan ni se hur återkallelserna sett ut historiskt fram till 2017, efter återkallelsepunkt. Det vill säga listade efter orsak.

LÄS MER: [Polisen: Nu underlättar vi för rattsurfarna](#)



Av Petter Jennervall

11. Slutar sälja begagnade laddhybrider till utlandet

Publicerad 27 jan 2020 09:50

Yngre fordonsflottan, bättre laddinfrastruktur och hänsyn till de svenska skattebetalarna. Det är vad ledningen hos begbilsjätten Kvdbil tänkt på när de beslutat att sluta sälja begagnade elbilar och laddhybrider till utlandet. – Vi löser ju inte det här problemet själva, men vi kan bidra, säger Kvdbils vd Lars Nykvist till Dagens industri.



Volkswagen Passat GTE, laddhybrid som är populär utomlands.

Bilauktionsjätten Kvdbil kommer inte längre att sälja några så kallade klimatbonusbilar till utlandet, rapporterar Dagens industri. Kvdbil säger sig vilja bidra till att ställa om den svenska bilflottan och pekar på exporten av laddhybrider och elbilar som ett stort hinder.

Att sälja begagnade laddhybrider och elbilar till utlandet kan vara en ekonomiskt fördelaktig affär eftersom det är lätt att utnyttja bonussystemet. Nya elbilar får 60 000 kronor i bidrag och laddhybrider med utsläpp upp till 70 gram får en mindre bonus. Det enda kravet för att man ska få bonusen är att bilen stannar i Sverige det första halvåret. Därefter är det fritt fram att exportera den. Dagens industri har tagit del av statistik från Vroom som visar att 40 procent av alla laddbara bilar som exporteras är mellan 6 månader och ett år gamla.



LÄS MER: [Högt pris på begagnade elbilar påverkar köparna](#)

Kvdbil vill ha kvar laddbara bilar i Sverige

– Vi löser ju inte det här problemet själva, men vi kan bidra. Det mest uppenbara vi kan göra är ju att sluta exportera bilar som släpper ut minst, säger Kvdbils vd Lars Nykvist till Dagens industri. Det handlar också om skattebetalarnas pengar och fenomenet att vi ska bygga upp en infrastruktur för laddning i Sverige. Då underlättar det inte att vi skickar bort bilarna.

Under 2019 exporterade Kvdbil 400 laddbara bilar. Mitsubishi Outlander PHEV, Volkswagen Passat GTE och Kia e-Niro är de vanligaste exportbilarna. För Kvdbil kan det finnas en poäng i att behålla laddhybriderna och elbilarna i Sverige. Under namnet Releasing erbjuder de privat-leasing av begagnade bilar. I skrivande stund har de 561 begagnade bilar tillgängliga för leasing, endast 13 av dem är laddbara.

LÄS MER: [Forskare: Skrota bilen efter elva år – för miljöns skull](#)



Av Erik Wedberg



12. Nytt förslag om kilometerskatt – landsbygden kan slippa beskattning helt

Av Patrik Lundin, publicerad 2020-01-28, 13:10

I takt med att fossila drivmedel fasas ut och bilparken blir allt mer elektrifierad bör också ett nytt sätt att beskatta trafiken implementeras, det skriver sju forskare på [Dagens Nyheters debattsida idag](#).



Enligt deras förslag bör skatten fördelas olika beroende på vilken bil man har och var i landet man kör den. De föreslår att man i mindre tätorter och på stora vägar betalar 1 krona per mil i skatt, och mellan 5 och 5,40 kronor per mil i storstäderna. Dessa belopp gäller om du kör bensin- eller dieselbil. För elbilar och laddhybrider föreslås ett avdrag på 10 till 20 procent.

På landsbygden förslår de att till och med kan bli kostnadsfritt.

"En geografisk differentiering av vägskatten kan utformas på olika sätt. En förenklad differentiering, som på ett bättre sätt än i dag återspeglar de externa kostnader som trafiken orsakar, kan bestå av att ingen vägskatt tas ut på landsbygden."

Bakom debattartikeln står forskarna Magnus Hennlock, Cecilia Hult och Anders Roth från IVL Svenska Miljöinstitutet. Tomas Kåberger och Frances Sprei från Chalmers Tekniska Högskola samt de oberoende miljökonsulterna Lars Nilsson och Magnus Nilsson. [Läs debattinlägget i sin helhet här](#).

Deras förslag för ny vägskatt:

- I större städer blir vägskatten för bensin- och dieselbilar 5–5,40 kronor per mil medan laddbara fordon får en vägskatt på knappt 4,80 kronor per mil.
- I mindre städer och på större vägar blir vägskatten omkring 1,00 kronor per mil för bensin- och dieselbilar och 0,80 kronor per mil för laddbara bilar.
- På landsbygd tas ingen vägskatt ut för några fordon.

[Nya förslaget om kilometerskatt: Dyrt i storstäderna – nolltaxa på landsbygden](#)

[Forskare: Kilometerskatt på personbilar inom tio år](#)



13. Miljödebatt: Inför "ROT-avdrag" för taxi och hyrbil

Publicerad 2020-01-28, 17:35, uppdaterad 2020-01-28, 19:20

"Om fler ska välja bort bilen behöver alternativen till privatbilen bli mer attraktiva", det skriver företrädare för hyrbils- och taxinäringen. De vill inför ett avdrag för taxiresor och bilhyra.



I en debattartikel i [tidningen Ny Teknik](#) skriver Claudio Skubla, förbundsdirektör på Svenska Taxiförbundet, och Anders Trollsås, vd för Biluthyrarna Sverige, att det behövs nya styrmedel som i grunden förändrar resandemönstret och inte bara gör det dyrare att resa.

De menar att kollektivtrafiken behöver bli bättre på att ta resenären från start till mål. Något som taxibilar är bra på. Taxiresor uppfattas dock som dyra av privatpersoner, bland annat för att cirka 60 procent av priset för en taxiresa är skatter och avgifter.

Skribenterna påpekar att regeringens klimatplan varken nämner taxi eller hyrbilar, och skriver: "Här bör regeringen tänka om och tänka nytt. Som en del i klimatpolitiken bör regeringen utreda ett miljöavdrag för alternativen till privatbilen: taxi, hyrbilar och andra former av bildelning. Modellen är lika enkel som skatteavdragen för rut och rot."

Skribenterna vill också att taxi och hyrbilar ska slippa trängselskatt.

Tanken är att avdrag för taxi och hyrbilar ska minska behovet av egen bil. Det gör bland annat att färre p-platser behövs i stadskärnor och andra trafikknutpunkter.

Håller med, gör det billigare att ta taxi hem från krogen!

[Tesla Model S som taxi: Så klarar sig batteriet efter 40.000 mil](#)

[Nascar-förare låtsas vara taxichaufför – skrämmer skiten ur Jalopniks redaktör](#)

Av Magnus Fröderberg

14. Tunga lättlastare fick bakläxa av trafikpolisen i Hudiksvall

Av Göran Rosengren, publicerad: 2020-01-28 16:00

Parkeringsfickorna utmed E4 i trakterna kring Hudiksvall fylldes snabbt med fordon av olika slag efter att trafikpolisen påbörjat arbetspassets kontrollverksamhet på måndagen. Precis som tidigare, sticker bland annat 3,5-tonslastbilarna, de så kallade "lätlastarna", ut när vi summerar kontrollen.



Först ut av de som fick underkänt var ett glatt gäng skoteråkare.

– Tre skotrar på flaket och fyra polare blev tungt och dyrt, förklarar trafikpolis Lars Österberg.

Eftersom fordonet i fråga hade över 20 procents överlast, fick gänget i uppgift att lossa prylar och pinaler så att bilen kom ner till laglig vikt.

– I valet om vad som skulle lossas på plats blev det några passagerare som akterseglades, berättar Österberg.

Men räddningen kom efter en stund.

– Efter att de hade ringt en vän, var lösningen snart på väg.

Sämre gick det för ett lättlastarekipage på väg till Polen med skrotbilar.

– Släpet klarade sin last, men att köra något som väger mer än en mopedbil på en lätt lastbil funkar sällan, konstaterar Lars Österberg luttrat.

En skrotbil fick lämnas kvar på kontrollplatsen och det blev därmed för chauffören att köra dubbelt så långt för att få lasten till färjan. Med en svensk bil hade det definitivt blivit bekymmer med vilotiden, funderar Österberg.

– Vi lyckades inte riktigt bygga upp att det rörde sig om en yrkesmässig transport. Privatpersoner spelar som bekant i en egen division.

Skotergänget fick som sagt lämna kvar några passagerare på platsen. Föraren fick däremot en böteslapp på 2 500 kronor med sig på den fortsatta färden.

Den litauiske föraren, som var på väg till Polen med skrotbilarna, fick betala maxbeloppet 4.000 kronor i böter.

– Samt det krångel som uppstod med omlastning och extra körning, avrundar Lars Österberg.

15. Volvo P1800 på el

Text: Johan Ringshagen **Publicerad:** 2020-01-25 06:00

Elbilar kommer att bli lika vanliga och lika naturliga som dess bensin- och dieseldrivna kusiner. Det borde nu stå bortom allt rimligt tvivel. Då bör även en ny typ av bilentusiast bli vanlig: den som vill kombinera sitt intresse för klassiska bilar eller specialbyggen med eldrift. När det sker är Leif Tufvesson och hans Caresto förberedda.



Det är för tidigt att säga att elbilarna ska ta över. Att fordonstrafiken står inför en stor förändring, som när hästnäringen fick ge vika för 100 år sedan.

Men elbilarna är här. De kommer att bli fler. De kommer att bli bättre. De har kommit för att stanna. Längre. Oavsett vad man tycker om dem. Men, kan man göra något kul med batteridrift? - Absolut. Eldrift har massor med egenskaper som är fina för entusiastbilar. Det är annorlunda bara.

BilSport har ännu en gång knackat på hos Leif Tufvessons specialfordons- och prototypfabrik Caresto. För vilken gång i ordningen sedan 1980-talet är oklart. Anledningarna till besöken har varit allt från det tekniskt enkla till det mest hyperavancerade. Från sänkt Volvo 142 med måsvingedörrar till roddar och sportbilar där yppersta hantverksskicklighet kombinerats med teknisk finess som moderna, serietillverkade premiumbilar.

Vid sidan av hantverket har en gemensam nämnare varit förbränningsmotorer. Från fyra till tio cylindrar, från bensin till diesel. Den mest återkommande har varit Volvos fyraliters V8.

Anledningen den här gången är att Leif återigen har lagt sin hand på Volvos ikon P1800. Men under den originalliknande ytan har den klassiska B18B-motorn ersatts av två elmotorer - en på varje axel!



TANKA LÄTT. Bilen "tankas" på originalplats, med skillnaden att det sker hemma. På elbilmässan anmärkte en besökare att laddhandsken är "uråldrig". Men en modern laddkontakt hade inte fått plats under luckan. Bilen är heller inte avsedd som en demo för senaste tekniken utan för hur man kan återvinna befintlig elbilsteknik i ett entusiastfordon.

En växande efterfrågan

Projektet har presenterats i BilSport vid flera tillfällen. Först i notisform som en uppföljning på Leifs backdaterade 1800ES med Volvos V8. Därefter som en pågående konvertering till eldrift med batteripack, motorstyrning och två motorer av samma slag som Volvo använde i elbilen C30 Electric.

Det handlar alltså om en fyrhjuldriven bil med två växelströmsmotorer och litiumjonbatterier som styrs och kommunicerar med varandra över can-bus. Precis som en fabriksbyggd elbil, fast i kostymen av en klassisk 60-talsmodell.

- När jag köpte karossen tänkte jag först bygga mittmotor, lite som en Ford GT40, fast P1800. En stark, snabb och körglad sportbil, förklarar Leif. Men under tiden jag planerade den ökade intresset för elbilar så fort att jag insåg: Elbilar kommer snabbt att bli vanliga. Det här är något jag behöver lära mig nu.

En tydlig trend

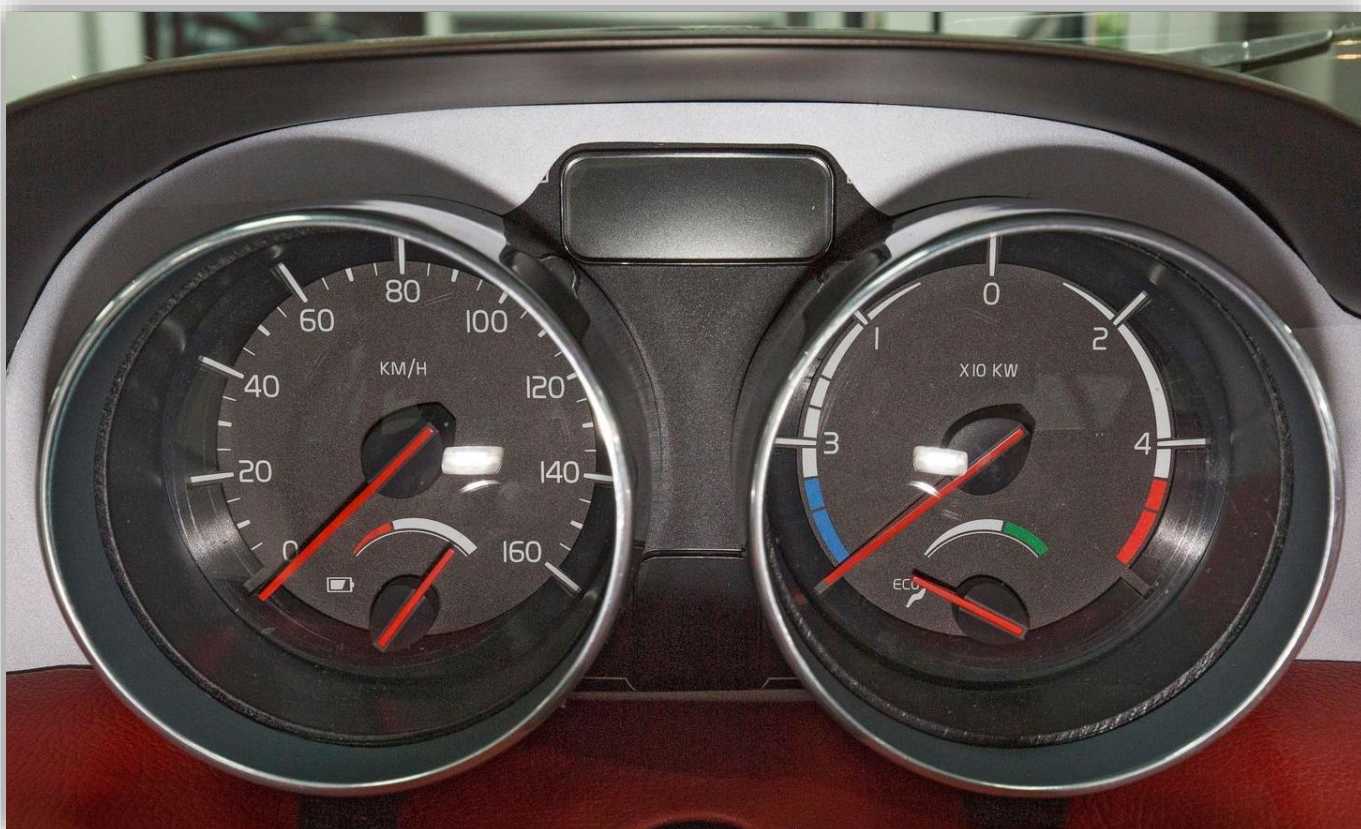
Tanken var att om elbilar blir riktigt vanliga, borde även efterfrågan på modifierade elbilar och rena specialbyggen med eldrift att växa sig allt starkare.

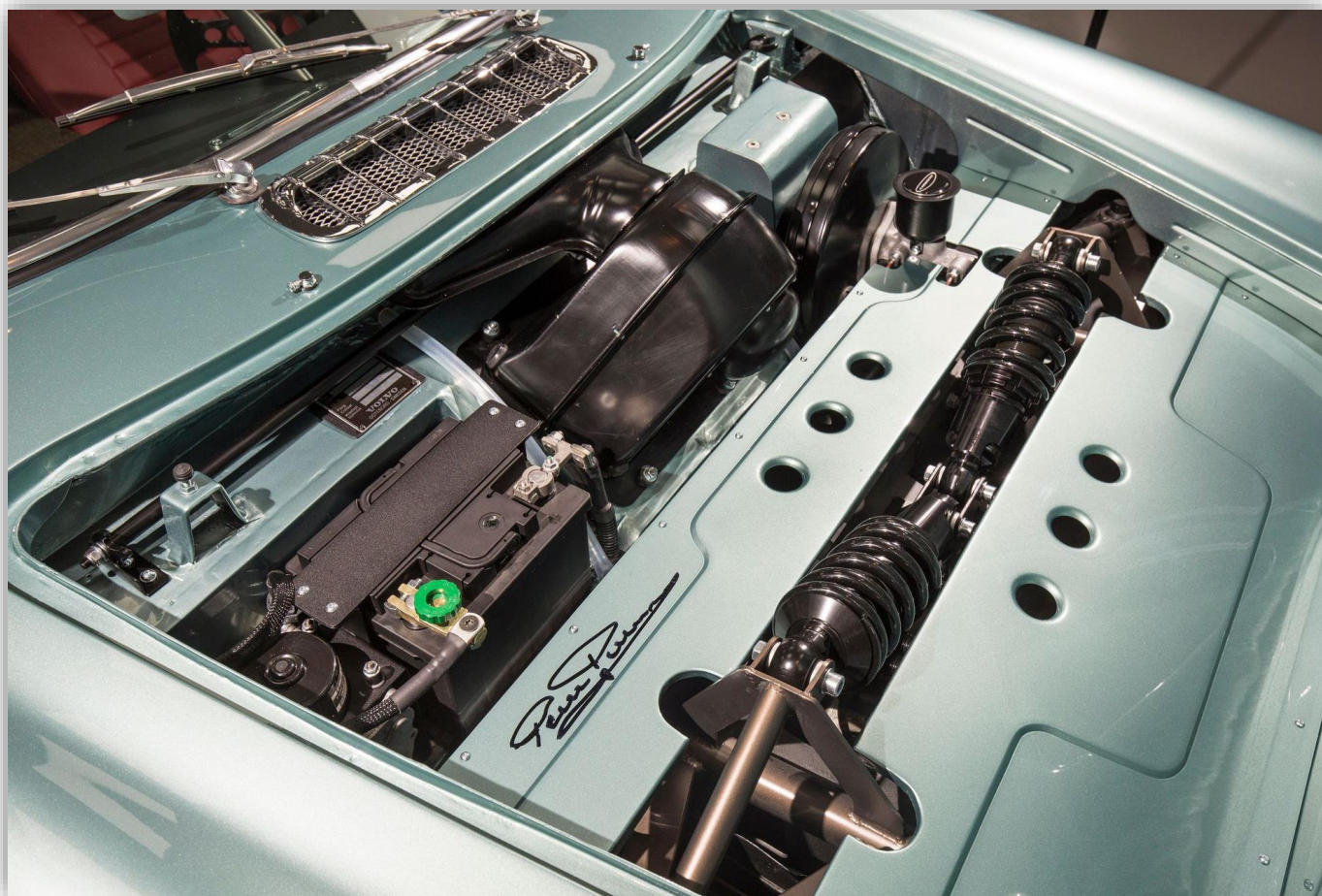
Nya tillverkare som Tesla och Rimac utvecklar elbilar som utmanar de etablerade jättarnas konventionella bilar fullt ut i deras eget game. I USA har redan en marknad för elkonverteringar - av varierande teknisk finess - långsamt växt fram. Under 2019 lanserade Jaguar, Aston Martin och VW elkonvertering av sina klassiker som en kommersiell produkt!

- Det kan inte bli mer tydligt att intresset för eldrivna specialbyggen är enormt och att det redan finns en efterfrågan som är större än tillgången. Dessutom råkade jag ha en elmotor från ett annat projekt liggande, så det fanns inget att vänta på.



Leif Tufvesson visar sin Volvo P1800 GTE för BilSport hemma i verkstaden i Ängelholm.





PELLE GILLAR. Notera klottret! Pelle Pettersson som designade P1800 uppskattade Leifs arbete. Dels elkonverteringen, men även de små förändringarna av originaldesignen.

El är coolt

Anledningen till det stora intresset för elbilar kan nog bara till mycket liten del förklaras med föreställningar om att man vill köra miljövänligt.

- I och för sig kan man väl tänka sig att om man har en eldriven entusiastbil kan man köra den i miljözoner där förbränningsmotorer är förbjudna, men den främsta anledningen som jag ser det är att det är coolt. Eftersom du har maximalt vridmoment tillgängligt på alla varvtal får du riktigt bra tryck även med små motorer.

Den tysta muskelbilen

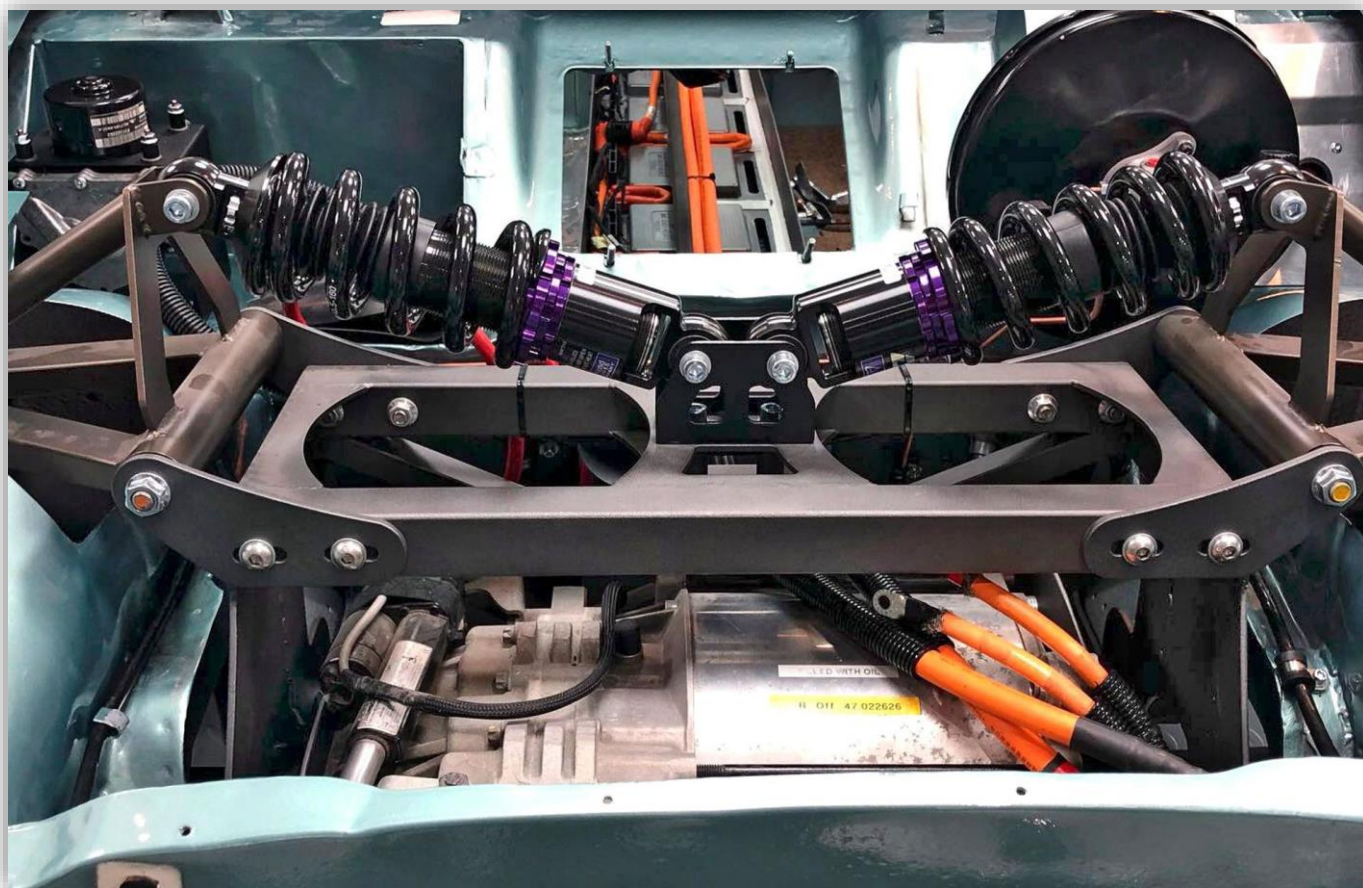
De två motorer han har valt att bygga med ger en sammanlagd toppeffekt om 244 hk. Inte mer än en modern GTI med turbomotor, kan tyckas, men klart skapligt och mer än dubbelt så mycket som en original P1800. I och med att båda utvecklar 220 Nm från i princip stillastående bedömer Leif att han hade behövt en bensinmotor på 500 hästar för att få motsvarande upplevelse av kraft och prestanda.

- Det finns inget som slår upplevelsen av att starta en V12 eller en annan vass motor, men det är så oväntat att en gammal P1800 är snabb som en modern sportbil, och ännu mer oväntat om den är snabb och nästan helt tyst. Det är coolt tycker jag. Och ska man vara sådan har B18 inte något jättekaxigt ljud ändå.

Säker drift med el

Vid besöket var Leifs GTe i allt väsentligt färdigbyggd, men än återstår ett gott mått programmeringsjobb innan den rullar för egen maskin.

Han har dock en rätt god uppfattning om vilka egenskaper han kan förvänta sig. Inte bara genom teoretisk kunskap, utan av praktisk erfarenhet från tidigare elprojekt.



SMAL BIL. Motorerna är kompakta, med en axel som går rakt genom dem. Det innebär att de måste placeras mitt emellan hjulen. I den smala P1800 fick inte fjäderbenen plats. Därav helt nya hjulupphängningar.

Ett projekt som pågått en tid är utvecklingen av en eldriven motorcykel med navmotor och 400 V litiumceller. Hans första elbygge var ett rent bruksföremål.

- En fyrhjuling jag tröttnade på för den var duktigt slö, bullrade förskräckligt och var svårstartad, minns han. Den hade irriterande småfel och krävde service hela tiden, så det slutade med att jag byggde om den till 24V likström med blybatterier. Veldig basic, men efter det gick den som ett jehu och fungerade alltid. Och så blev den helt tyst. Jag använde den till att dra upp båten och sådant.

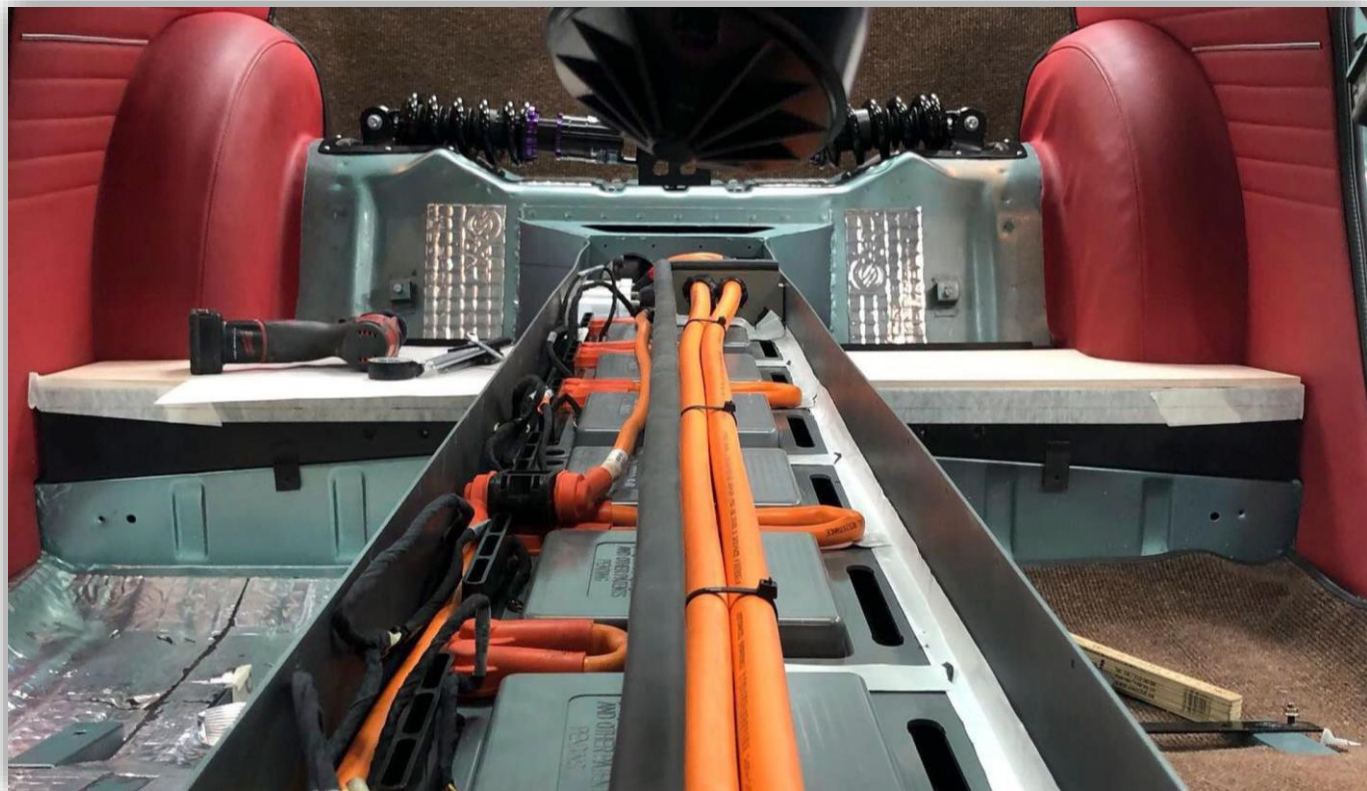
Volvo är långt mer avancerad, med teknik som motsvarar en ett par år gammal elbil från en etablerad biltillverkare, men de grundläggande vinsterna är han helt säker på.

- El är bekvämt och pålitligt. Så länge det finns ström i batterierna startar det och går alltid. Jag får en fin gammal bil som kräver minimalt med underhåll, som alltid är redo för en glassrunda och kanske ryka lite däck. Inga tändstiftsbyten, sura fördelare och kladd med oljor, eller ens en omväg runt en mack för att tanka.

Ännu exotiskt och dyrt

Även om det ännu är rätt exotiska komponenter det handlar om går allt som krävs för att bygga en modern elbil att få tag i idag, inklusive litiumjonbatterier och avancerade styrsystem. Det är dock dyra bitar som kräver särskild kunskap som inte är så utbredd.

- Än så länge är det mycket enklare och billigare att byta till vilken modern förbränningsmotor som helst egentligen, medger Leif. Man kan förstås bygga med blybatterier och likströmsmotorer, som är enkla att styra, och man kan koppla motorn direkt på den befintliga drivlinan i en bil. Det blir ganska enkelt men man får inte så mycket effekt och det blir rätt tungt och klumpigt.



BRÄNSLETANKEN. Batteristacken är luftkyld och placerad centralt i en stadig låda. Apropå säkerhet är orange branschstandard som varningsfärg för högspänning i bil. Gäller även SFRO-byggen.

- Växelströmsmotorer är mer effektiva, med större noggrannhet och kontroll, man får ut mer effekt, men de är svårare att styra och kräver ett know-how som inte är så vanligt än. En sådan motor kräver en växelriktare, en så kallad inverter, som omvandlar likströmmen från batterierna till växelström och talar om för motorn vilket varvtal den ska ha genom att reglera frekvensen. Ju högre frekvens desto snabbare snurrar den. Ju snabbare frekvensen ökar, desto snabbare accelererar motorn.

Svår programmering

Den höga tröskeln utgörs dock inte av komponenter. Nyckeln till funktion är mjukvara. I ett bygge baserat på begagnade delar från en eller flera moderna donatorbilar, och kanske en del nya komponenter på eftermarknaden, krävs kunskap i styroch reglerteknik. Skillnaden mot en annan modern CANBUS-bil med insprutning och automatlåda är kanske inte världsomvälvande, men med växelströmsmotorer finns inga genvägar för att nå funktion. Elektronik och kunskap om programmering är A och O.

- Det blir mer komplicerat. Alla funktioner är så integrerade i varandra från början. Plockar man bara bort en funktion, eller försöker lägga till eller ändra på något, stör man kommunikationen så inget fungerar.

- Att kunna läsa ut styrsystemet och få alla olika enheter att prata och förstå varandra är ett helt projekt i sig bara det.

Helt modifierat system

Jämfört med den bil komponenterna var avsedda för har P1800 betydligt mindre utrymme för batterier, elmotorer och elektronik. För att allt skulle rymmas i den nästan orörda karossen har Leif fått konstruera nya hjulupphängningar med överliggande fjädring av pushrodtyp över motorerna samt tillverka en helt ny "kardantunnel" där det enda batteripaketet är placerat.

- Systemet var konstruerat för en motor och två batteripack, till exempel. Och så har jag skalat ner värme- och kylsystem för batterier och elektronik en hel del, avslöjar han. Det är sådant man måste tala om för systemet, att det ska fungera normalt trots att en funktion eller komponent saknas, eller är ändrad mot något det inte känner igen.

Skarpt test för nära framtid

Med ett batteripack, två motorer och fyrhjulsdrift räknar Leif med en räckvidd på omkring tio mil.

- För oss handlar det här projektet först och främst om att vi ska lära oss avancerad elbilsteknik så att vi kan anpassa och utveckla den för unika applikationer.

- Just den här bilen behöver inte 30-40 mils räckvidd, eller att den kan ladda fullt på en halvtimme. Den behöver inte klara både ökenheta och arktisk kyla, bara vanlig skånsk sommar, men att ändra vitala funktioner i ett så här komplicerat system innebär att vi får viktig träning och lär oss att arbeta i det.

I takt med att elbilarna blir fler och bättre, och intresset för eldrift börjar få fäste även i bredare entusiastkretsar, är Leif övertygad om att det bara är en tidsfråga innan det finns färdiga plattformar och kunnande på eftermarknaden som gör det enklare att programmera ombyggda och amatörbyggda bilar med återvunnen teknik från moderna elbilar.

- Elbilar har överlag varit rätt tråkiga, men det håller på att ändras. Det börjar bli coolt med el. Förbränningsmotorer kommer att vara viktiga i många år till, men det är bara en tidsfråga innan eldrift blir en mer lättillgänglig teknik än det är idag. Och då ska vi kunna erbjuda avancerade eldrivna fordonslösningar för entusiaster.



PERSONLIGA FAKTA

Leif Tufvesson

Ålder:	53 år.
Bor:	Ängelholm.
Familj:	Fru och tre barn.
Yrke:	Egenföretagare.
Mina superkrafter:	Envis.
Mina mindre smickrande drag:	Envis.
Favoritverktyg:	Mina radiemallar.
Första bil:	Renault 4L "Laban".
Bilar jag borde ha sparat:	VW -54 "lyxbuss".
Drömbil:	Nästa projekt.
Om bilar inte fanns skulle jag:	Bygga båt.



MER GRAN TURISMO. Snett uppifrån syns tydligt att stötfångarna är kortade och inflyttade. En av små justeringar som tillsammans ger originaldesignen mer intryck av exklusiv GT-vagn. Det största bidraget är dock att chassit är sänkt och skärmkanterna har flyttats upp till midjevecket vilket har gjort bilen visuellt längre och bredare. Lacken är en speciell kulör som Leif har specificerat åt RM Paint. Den kommer att säljas under namnet Caresto Northern Light.

ELEKTRISKA FAKTA

Volvo P1800 GTE

Motor och drivlina: Två Brusa Elektronik synkronmotorer med Getrag 1eDT240 växellåda med koaxialdiff, TTech Auto växelriktare/inverter, Litiumjonbatteripack 400 volt, 4-hjulsdriven, en växel framåt en bakåt.

Effekt: 2x90 kW/220 Nm. Hjulupphängningar: Specialbyggd Caresto subframes med dubbla länkar och push rod-system med specialbyggda D2 coiloverdämpare från Street Performance. Volvo S60R spindlar och nedre länkar.

Fälgar: 8x18" specialdesignade av Caresto med Volvo "klöverfälg" som förebild.

Däck: 225/40-18 fram, 235/40-18 bak.

Kaross: Volvo P1800 -65, sänkt med uppflyttade hjulhus och skärmkanter, stötfångare inflyttade och tillpassade mot karossen.

Lack: RM Paint Caresto Northern Light.

Inredning: Nyttillverkad instrumentbräda i P1800-stil, rött skinn och brun nöthårsmatta.

Tack till: RM Paint, Street Performance, Autofab, Skandix, Volvo, Stefan sadelmakare, Felix och Mattias.

Hemsida: www.caresto.se

16. BMW:s omåttliga M8

Publicerad 2020-01-29 7:12

text Mårten Carlsson

Det är 1990 och hos BMW Motorsport har man ambitionen att ta fram en bil som skulle sätta Porsche och Ferrari på plats.



Man hade bra grejer att börja med, BMW:s nya 850i coupé, en smäcker och gedigen kaross. Och dess fina V12 motor på närmare 300 hästkrafter, M70 kallad.

När Motorsportavdelningen var klara med karossen hade den i princip inget gemensamt med originalet. Det mesta var gjort i kolfiberkomposit, baksdelen breddades och fick stora luftintag för kylning till olja och diffar.

Vidare försågs den med B-stopplor, 850i var ju egentligen en hardtop. Inuti fanns två racingstolar klädda i alcantara, baksätet åkte ur, det här var ju ändå ingen familjebil. Rutorna var i lexan, och var fasta. Popuplamporna fick också dom stryka på foten, dom fick inte plats längre när motorn med allt därtill skulle i igen. Front och huv skiljde sig väsentligt från originalet



BMW:s omåttliga M8

Så tog man sig an motorn, och det var inte mycket kvar av den heller när man var klara. M70:n borrades upp till 6.1 liter , försågs med VANOS, variabla kamaxlar, dubbla av dom dessutom. topparna fick även fyra ventiler per cylinder. Den nya maskinen fick heta S70/1. Effekten låg någonstans på andra sidan 600 hästkrafter.

BMW M8 blev den absoluta värstingbilen du inte kunde köpa 1990, för projektet lades ned nästan lika fort som det startat. Utvecklingskostnaden måste fått BMW:s styrelse att sätta i halsen, och ett bekymmer man redan hade var att prognosen för den här typen av bilar såg dålig ut i början av 90-talet.

En annan sak som också fick dom att sätta i halsen var dess prestanda. Man hade en slags överenskommelse med Mercedes-Benz och Audi att bilarna skulle vara begränsade till 250km/h. BMW M8 hade inga problem med snittfarter över 300 vid tester på Nardobanan...

Den var för snabb för sitt eget bästa och det byggdes bara en enda M8. Däremot kom motorn till användning, för den hamnade i McLaren F1 som hade premiär 1993.

Så på sätt och vis fick BMW Motorsport sin revansch, McLaren F1 var nittiotalets definitiva superbil som körde ifrån allt annat.

17. Klassiskt bilmärke: Riley

Publicerad 5 november 2010

Som bekant förintade sig den brittiska bilindustrin nästan alldeles själv. Ett av de många intressanta märken som gott kunde fått leva litet till var Riley, avlidet år 1969 vid 71 års ålder. I begynnelsen byggde Riley små spinkiga fordon med tre hjul och klena maskiner, men det är ju inte så konstigt – det var få som visste hur en bil skulle se ut redan år 1898!



Riley RMA 1,5 liter 1952

Precis som många andra brittiska märken föddes Riley i the Midlands, det industritäta området med Birmingham och Coventry som nav.

Firman hette Riley Cycle Co Ltd ända fram till 1912, bytte sedan namn till Riley (Coventry) Ltd och knegade på i den formen ända fram till 1948 då namnet blev Riley Motors Ltd och verksamheten förlades till Abingdon, samma ort som såg M.G.-bilarna födas.

Riley byggde så kallade tricars fram till 1907 och deras V2-motorer användes också i de första fyrhjulningarna, bilar med mittmotorplacering och kedjedrift.

Sportigt rykte

En liten bit in på 20-talet presenterades den sportiga modellen Redwinger, en bil med kaross av polerad aluminium och en påstådd toppfart på drygt 100 kilometer i timmen. Redwinger blev modellen som grundlade märkets sedermera så välförtjänt sportiga rykte och 1927 kunde man till och med köpa en kompressormatad Redwinger.

En kul motor, men inte unik i sitt slag. Det kanske inte Percy Rileys nya Nine-motor var heller, men bra nära. Den konstruktionen blev grunden för alla Rileys motorer ända fram till 1957.

Originalen var på 1 087 kubik och gav 32 hästar. Motorn hade dubbla kamaxlar och högt placerade stötstänger, en riktig liten juvel, både till utseende och funktion.



Kestrel 1100 Saloon 1934

Monaco var det eleganta modellnamn som sattes på en sports saloon i slutet av 20-talet, en bil med pegamoidklädd kaross. Brooklands var ett annat fräsigt modellnamn på en riktigt låg bil med dubbla förgasare och 50 hästars effekt.

Inte så pjåkigt med tanke på den låga vikten på strax över 500 kilo. En Brooklands med båtsvans-kaross är en sann fröjd för ögat!

1930-talets Riley-bilar var praktiskt taget utan undantag sportigt eleganta eller direkt racemässiga. Riley Imp var en av 30-talets läckraste små sportbilar och modellen MPH var lika upphetsande, men också märkets saloonkarosser andades fart och fläkt.

Dessvärre var det ingen vidare fart på ekonomin och 1938 övertogs därför firman av det betydligt större Nuffield, som bland annat tillverkade Morris och Wolseley. Nu skars modellprogrammet ner till bara ett par modeller och de var väl inte riktigt lika kul som tidigare Rileys.



Brooklands 1928



Kestrel 1300 4-door Saloon 1967–69

Spänstigt formgivna

Riley kom tillbaka efter andra världskrigets slut och nu med en riktigt elegant kaross med pegamoidklätt tak. Framvagnen var separatfjädrad med torsionsstavar och motorerna var av den välkända förkrigstypen, nu på 1,5 respektive 2,5 liters volym.

RMA, RME, RMB, och RMF var de föga fantasifulla modellnamnen på dessa spänstigt formgivna vagnar. RMC och RMD var tre- och firsitsiga öppna modeller. Allihop såg ut som moderniserade 30-talsbilar.

1953 kom en helt ny bil. Den kallades Pathfinder och hade den mest utslätade pontonkaross man kan tänka sig, men saknade ändå inte elegans.

Motorn var fortfarande klassikern med dubbla kamaxlar men 1957 ersattes den av en BMC-konstruktion på 2,6 liter. Nu var näst sista spiken i kistan slagen och i fortsättningen var Riley inget riktigt eget märke, bara uppsnofsade versioner av andra BMC-produkter.

Cirkeln sluten

Pininfarina ritade fenmonster för BMC i slutet av 50-talet och visst kom det också ett sådant i Riley-förklädnad! Och Mini, lanserad 1959, presenterades några år senare också som Riley Elf med typisk Riley-grill och små lustiga fenor i andra änden.

Även 1100/1300-bilarna rileyfierades och kallades då Kestrel, ett modellnamn från 1930-talet. Cirkeln var sluten och kistan igenspikad.



*Sötnos med dekorationsfenor. Elf kallades Riley-versionen av Hundkojan.
Nästan 31 000 byggdes 1961–69.*

18. Oliver Solberg med unik satsning i VM i rally

Publicerad: MÅN 27 JAN 2020

Flera år med SKODA



Oliver Solberg satsar med SKODA mot VM i rally, WRC3

Oliver Solberg får en unik chans i rally-VM. I och med ett nytt samarbete med Skoda i WRC 3. – Det är otroligt roligt och en fantastisk möjlighet, säger Oliver Solberg till Sportbladet.

18-åringen har inlett en satsning för att nå [WRC](#), i det mästerskap där hans pappa Petter vann VM-titeln 2003, och i dag presenterar han ett spännande samarbete. Lagom till Rally Sweden inleds ett flerårigt samarbete med Skoda i WRC 3.

– Samarbetet pågår under flera år och vi kommer att köra utvalda WRC-lopp tillsammans vilket gör att vi även kan utöka vår egen satsning för att köra ännu fler VM-lopp, säger [Oliver Solberg](#) till Sportbladet.

– Det är en fantastisk möjlighet som jag är väldigt glad och stolt över.

Unik chans i WRC för Oliver Solberg

Oliver Solberg debuterade i rally-VM i hösten 2019, kort efter hans 18-årsdag och han inledde WRC-karriären i samma deltävling som hans pappa avslutade sin. Årets säsong startade i Monte Carlo den gångna helgen där han körde en Volkswagen Polo Rally2.

– Mitt mål den här säsongen är att samla erfarenheter i så många VM-deltävlingar som möjligt. Alla pratar om hur viktigt det är att samla erfarenheter och jag noterade det själv när jag tävlade i Wales förra året, säger Oliver Solberg.

– VM-deltävlingarna är tuffare än allt som jag och min kartläsare Aaron Johnson har gjort tidigare.

Debuterar i WRC 3 i Rally Sweden

Klassikern Rally Sweden är nästa utmaning för Oliver Solberg. En deltävling han är uppvuxen med och har sett flera gånger, men aldrig själv deltagit i.

Tillsammans med den nya samarbetspartnern får han chansen på vägarna hemma i Värmland.

– Detta är en dröm för mig, jag har alltid velat tävla i VM och jag drömmer om att en dag bli världsmästare, säger Oliver Solberg.

– Detta är en fantastisk möjlighet för mig i min väg mot WRC.

Svenska rallyt pågår i Värmland mellan den 13 och 16 februari.



Oliver Solberg i sin nya SKODA inför Rally Sweden

[LÄS OCKSÅ](#)

[Oliver Solberg kör VM i rally](#)

[LÄS OCKSÅ](#)

[IndyCar 2020: Guide till alla lopp för Ericsson och Rosenqvist](#)

[LÄS OCKSÅ](#)

[AVSLÖJAR: Ny publiksatsning inför Rally Sweden](#)

Av Anna Andersson

19. "Mercedes kommer inte att uppfylla Hamiltons krav, Ferrari kommer"

"MASKINÖVERSATT"

Datum publicerat: 29 januari 2020

Mercedes kommer inte att vara villig att betala Lewis Hamiltons 55 miljoner euro per säsong men enligt Helmut Marko kanske Ferrari.



Hamilton var enligt uppgift att [underteckna ett nytt tvåårigt avtal](#) med Mercedes i början av januari.

Det ändrade sig dock när [Max Verstappen satte pennan på papper](#) om en långsiktig Red Bull-affär.

Han håller alla ess, rapporter i spanska medier hävdar Hamilton höjde sina krav till ett fyraårigt kontrakt. Och [han vill ha 55 miljoner euro](#) för vart och ett av dessa fyra år.

Red Bull-rådgivare Marko tror inte att Mercedes kommer att gå med på det.

Han känner emellertid att Ferrari kan hoppa på det.

Han sa till [Auto Bild](#) : "Jag tror att inget team, inte ens Mercedes, kommer att vara villiga att spendera sådana summor på en förare.

"Förutom", tillade han, "Ferrari."

Marko erkänner dock att Hamilton har all rätt att kräva en rejäl lönekontroll med tanke på hans nummer i formel 1.

Britten har sex världstitlar och 84 grand prix-segrar, och kunde ändå bryta Michael Schumachers resultat för de flesta segrar under säsongen 2020.

Dessutom har han rekordet för de flesta polpositioner med 88.

"Lewis är en sex gånger världsmästare och mycket viktig för Mercedes när det gäller både sport och marknadsföring," tillade Marko.

"Jag tror att han är medveten om sitt värde och förväntar sig därför sådana avgifter.

"Med sina siffror för grand prix-segrar och VM-titlar kan han säkert be om en stor summa."

SLUT